

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1971 Nr. 199

A. TITEL

*Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen het Koninkrijk der
Nederlanden en de Republiek Turkije, met bijlagen;
Ankara, 17 september 1971*

B. TEKST 1)

**Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de
Republiek Turkije**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Turkije,

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart en de Overeenkomst inzake de Doortocht van Internationale Luchtdiensten, die beide op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werden opengesteld,

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen en te exploiteren tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Tenzij uit de inhoud van deze Overeenkomst anders mocht blijken hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a) onder „het Verdrag” wordt verstaan het Verdrag inzake Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 aangenomen wijzigingen van de bijlagen of van het Verdrag, die door beide Partijen zijn goedgekeurd;

b) onder „luchtvaartautoriteiten” wordt, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, verstaan de Minister van Verkeer en Waterstaat en elke persoon of instelling die bevoegd is enige functie te vervullen die door voornoemde Minister wordt vervuld, en wat de Republiek Turkije betreft, de Minister van Verbindingen en elke persoon of instelling die bevoegd is enige functie te vervullen die door voornoemde Minister wordt vervuld;

c) onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan een luchtvaartmaatschappij aangewezen en gemachtigd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van deze Overeenkomst;

d) de benaming „grondgebied” heeft dezelfde betekenis als daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend. Ten aanzien van het Koninkrijk der Nederlanden is de Overeenkomst slechts van toepassing op het grondgebied van het Rijk in Europa;

1) De Turkse tekst is niet afgedrukt.

Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Turkey

The Government of the Kingdom of the Netherlands 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 the Netherlands, the Minister of Transport and Water Control and any person or body authorised to perform any functions exercised by the said Minister 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.

(d) The term "territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention. As regards to the Kingdom of the Netherlands the Agreement shall be applicable only to the Kingdom in Europe.

e) de benamingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landingen anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben dezelfde betekenis als daaraan in artikel 96 van het Verdrag wordt toegekend;

f) onder „capaciteit” wordt verstaan:

in verband met een vliegtuig, het nuttig laadvermogen van dat vliegtuig op een route of een deel van een route;

in verband met een omschreven luchtdienst, de capaciteit van het voor deze dienst gebruikte vliegtuig, vermenigvuldigd met het aantal der door het vliegtuig gedurende een bepaalde periode en op een bepaalde route of een bepaald deel van een route uitgevoerde vluchten.

Artikel 2

Vervoersrechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten voor het instellen van geregelde internationale luchtdiensten op de routes omschreven in de bijlage van deze Overeenkomst. Deze diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes” genoemd. De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten:

a) om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;

b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en

c) om op dat grondgebied te landen op de punten, voor die route aangegeven in de bijlage van deze Overeenkomst, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

2. Geen van de in het eerste lid van de in dit artikel genoemde rechten wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Exploitatievergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling te doen van de aanwijzing van een of meer luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

(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.

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. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

3. De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen eisen, dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij hun aantoont dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld bij de wetten en de voorschriften die door deze autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijs ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten door de luchtvaartautoriteiten en overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag worden toegepast.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunningen als bedoeld in het tweede lid van dit artikel te weigeren of aan de uitoefening van de in artikel 2 genoemde rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij zodanige voorwaarden te verbinden als door haar noodzakelijk wordt geacht, in alle gevallen waarin niet ten genoeg van de genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen.

5. Indien een luchtvaartmaatschappij overeenkomstig het bepaalde in deze Overeenkomst is aangewezen en haar een machtiging is verleend, kan zij op ieder tijdstip een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten mits afspraken zijn gemaakt als voorzien in de artikelen 8 en 9 en de bijlagen van deze overeenkomst.

Artikel 4

Herroeping en opschorting

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning te herroepen of de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, of ten aanzien van de uitoefening van die rechten de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht:

a) in alle gevallen waarin niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij, die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen; of

b) ingeval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, na te komen; of

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 fulfill 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 Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

(a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c) ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Dit recht wordt slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijke herroeping, opschorting of het stellen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten of voorschriften te voorkomen.

Artikel 5

Vrijstelling van douanerechten, andere rechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op internationale diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden van die luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten of heffingen, onder voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of worden gebruikt op dat deel van de vlucht dat boven dat grondgebied wordt afgelegd.

2. Vrijgesteld van dezelfde rechten en heffingen zijn ook met uitzondering van de lasten ter vergoeding voor geleverde diensten:

a) proviand, aan boord genomen op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, binnen grenzen vastgesteld door de autoriteiten van genoemde Overeenkomstsluitende Partij, bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen, vliegend op een internationale dienst van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

b) reservedelen ingevoerd op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor onderhoud of herstel van luchtvaartuigen gebruikt op internationale diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) motorbrandstof en smeermiddelen bestemd voor gebruik in luchtvaartuigen, vliegend op internationale diensten geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden gebruikt worden op dat deel van de vlucht dat wordt afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

De sub a, b en c bedoelde goederen kunnen op verzoek onder douanetoezicht of -controle worden gehouden.

(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.

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.

Artikel 6

Het opslaan van boorduitrustingsstukken en voorraden

De normale boorduitrustingsstukken, alsmede het materiaal en de voorraden die zich aan boord van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen bevinden kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij. In dergelijke gevallen kunnen zij onder toezicht van de genoemde autoriteiten worden gesteld totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 7

Direct transitoverkeer

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een zeer vereenvoudigde controle. Bagage en lading in direct transitoverkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel 8

Bepalingen ten aanzien van de capaciteit

1. De luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke wijze en gelijkelijk in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde routes of delen daarvan onderhouden hierdoor niet op onredelijke wijze worden getroffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post afkomstig van of bestemd voor het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

4. Het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen vervoersdiensten te onderhouden tussen punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende

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 that Party. 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.

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 load factor of capacity adequate for 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

de Partij en punten op het grondgebied van derde landen op de omschreven routes wordt uitgeoefend overeenkomstig de algemene beginselen dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen dienst gaat, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten die zijn ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die te zamen dit gebied vormen; en

c) de eisen welke de exploitatie van lange-afstandsdiensten stelt.

5. De capaciteit en de frequentie van de overeengekomen diensten kunnen op verzoek van een der Partijen worden herzien en gewijzigd met inachtneming van het bepaalde in de leden 1, 2, 3 en 4, na een tussen de luchtvaartautoriteiten van de Partijen in een geest van nauwe samenwerking gevoerd overleg.

Artikel 9

Tarieven

1. In de volgende leden wordt onder „tarief” verstaan: de prijzen die voor het vervoer van passagiers, vracht en post dienen te worden betaald en de vervoersvoorwaarden waarvan zij afhankelijk zijn, met inbegrip van de prijzen of voorwaarden voor agentschappen en andere hulpdiensten.

2. De tarieven geheven door de luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij voor vervoer naar of van het grondgebied van de andere Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

3. De in het tweede lid van dit artikel bedoelde tarieven dienen, indien mogelijk, in onderling overleg tussen de betrokken luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen te worden vastgesteld, en die overeenstemming dient zo mogelijk te worden bereikt door middel van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”).

4. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van beide Partijen ter goedkeuring voorgelegd tenminste negentig (90) dagen voor de voorgestelde datum van invoering; in bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, behoudens toestemming van de genoemde autoriteiten.

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 airlines operations.

5. The capacity and frequency of the agreed services may be reviewed and revised at the request of either of the Parties in the light of paragraph 1, 2, 3 and 4 above after consultations held in a spirit of close co-operation between the aeronautical authorities of the parties.

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.

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. Een zodanige goedkeuring kan formeel worden gegeven; indien geen der luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van indiening overeenkomstig het vierde lid blijk heeft gegeven van haar afkeuring, worden deze tarieven als goedgekeurd beschouwd. In geval het tijdvak voor indiening is verkort, als bedoeld in het vierde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de periode waarin afkeuring moet worden meegedeeld korter mag zijn dan dertig (30) dagen.

6. Indien een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig het derde lid van dit artikel of indien gedurende het tijdvak van dertig (30) dagen als bedoeld in het vijfde lid, een der luchtvaartautoriteiten de andere luchtvaartautoriteit kennis geeft van haar afkeuring van een tarief waarover overeenkomstig het bepaalde in het derde lid overeenstemming is bereikt, trachten de luchtvaartautoriteiten van de beide Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

7. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het vierde lid van dit artikel, of over de vaststelling van een tarief volgens het zesde lid, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 15 van deze Overeenkomst betreffende de regeling van geschillen.

8. Een tarief, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel, blijft van kracht tot een nieuw tarief is vastgesteld. De geldigheidsduur van een tarief wordt echter krachtens dit lid niet verlengd met meer dan zes (6) maanden na de datum waarop anders het tarief zou zijn vervallen.

9. Ten aanzien van het vervoer van post past (passen) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) zo veel mogelijk de tarieven toe die zijn vastgesteld door de Universal Postal Union.

Artikel 10

Financiële bepalingen

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen staat overeenkomstig haar nationale deviezenbepalingen de overmaking toe van de op haar grondgebied door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij verworven netto inkomsten uit het vervoer van passagiers, bagage, post en vracht, in een door beide Partijen overeen te komen inwisselbare valuta.

2. De vereiste deviezen voor de overmaking van de genoemde inkomsten dienen te worden toegewezen of overgedragen door de Centrale Bank of enige andere gemachtigde nationale bank van beide Partijen. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een betalingsverdrag is gesloten, dienen de betalingen te geschieden overeenkomstig de bepalingen van dat verdrag.

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.

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 of Article 15 of the present Agreement regarding 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.

9. As regards the carriage of mail the designated airline or airlines shall ensure, as far as possible, the application of tariffs decided upon by the Universal Postal Union.

Article 10

Financial provisions

1. Either Contracting Party agrees to pay in accordance with its national exchange regulations, the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other 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 that Agreement.

Artikel 11

Raadplegingen en statistische gegevens

1. In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar van tijd tot tijd teneinde de uitvoering en de bevestigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de bijlagen te verzekeren.

2. De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verschaffen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een daartoe strekkend verzoek periodieke of andere statistische gegevens welke redelijkerwijs kunnen worden verlangd om te kunnen beoordelen of eventueel veranderingen dienen te worden aangebracht in de capaciteit welke door de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen voor het onderhouden van de overeengekomen diensten ter beschikking wordt gesteld. Deze gegevens dienen tevens alle inlichtingen te bevatten die vereist zijn voor het bepalen van de hoeveelheid passagiers, post en vracht vervoerd door die luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten en van de op de route gelegen punten van vertrek en bestemming van zodanig vervoer.

Artikel 12

Wijzigingen

1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst en de bijlagen te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken; dit overleg, dat kan plaatshebben tussen de luchtvaartautoriteiten, kan zowel mondeling als schriftelijk geschieden, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek. Aldus overeengekomen wijzigingen treden in werking op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun landen vereiste procedures is voldaan.

2. Wijzigingen van routes kunnen tot stand worden gebracht door rechtstreekse overeenstemming tussen de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 13

Overeenstemming met multilaterale verdragen

Deze Overeenkomst en de bijlagen worden zo nodig zodanig gewijzigd dat zij in overeenstemming zijn met de multilaterale verdragen, die beide Overeenkomstsluitende Partijen in de toekomst zouden kunnen binden.

Article 11

Consultations 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 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 discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the procedures required therefor in the countries have been complied with.

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.

Artikel 14

Beëindiging

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een dergelijk geval loopt de Overeenkomst af twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling in onderling overleg voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 15

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst en de bijlagen, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan het verschil op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee aldus aangewezen scheidsmannen wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht, een scheidsman aan, en de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen. In dat geval dient de derde scheidsman een onderdaan te zijn van een derde staat en dient hij op te treden als president van het scheidsgerecht.

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 by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by Agreement before the expiry of this period. In the 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. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich iedere in-gevolge het tweede lid van dit artikel genoemde ¹⁾ beslissing na te komen.

4. De kosten voor het scheidsgerecht, met inbegrip van de honoraria en de kostenvergoedingen van de scheidsmannen, dienen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen te worden gedragen.

Artikel 16

Registratie

Deze Overeenkomst en de bijlagen, alsmede alle daarin daarna aan te brengen wijzigingen zullen bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden geregistreerd.

Artikel 17

Opschriften

In deze Overeenkomst zijn omwille van de overzichtelijkheid boven elk artikel verwijzende opschriften geplaatst die op geen enkele wijze de reikwijdte of de bedoeling van deze Overeenkomst definiëren, beperken of beschrijven.

Artikel 18

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst en de bijlagen, die daarvan een integrerend deel uitmaken treden in werking op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben meegedeeld, dat aan de in hun landen vereiste procedures is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, hiertoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Ankara, de zeventiende september van het jaar negentienhonderd eenenzeventig, in tweevoud in de Nederlandse, de Turkse en de Engelse taal, zijnde deze teksten gelijkelijk authentiek. Bij een geschil dient echter de Engelse tekst te worden toegepast.

Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden:
(w.g.) H. H. DINGEMANS

Voor de Regering van
de Republiek Turkije:
(w.g.) OSMAN OLCAY

¹⁾ Lees: **genomen**.

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.

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 on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the procedures required therefor in their countries have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Ankara, the seventeenth day of September of the present year nineteenhundred seventy-one in duplicate in the Netherlands, the Turkish and the English languages, these texts being equally authentic. However, in case of dispute the English text shall be applicable.

*For the Government of the
Kingdom of the Netherlands:*
(sd.) H. H. DINGEMANS

*For the Government of the
Republic of Turkey:*
(sd.) OSMAN OLCAY

BIJLAGE I

1. De door de Regering van de Republiek Turkije aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen heeft (hebben) het recht in beide richtingen op de volgende routes luchtdiensten te exploiteren in het genot van alle commerciële vervoersrechten:

- i) punten in Turkije – Wenen – Zürich – Frankfort – Amsterdam – London.
- ii) punten in Turkije – Wenen – Zürich – Frankfort – Amsterdam – New York – Montreal – Chicago *.

Niets weerhoudt de aangewezen luchtvaartmaatschappij of aangewezen luchtvaartmaatschappijen in de genoemde diensten een of meer tussenliggende punten tussen Turkije en Amsterdam op te nemen, op voorwaarde dat geen plaatselijk verkeer wordt uitgeoefend tussen dat punt en Amsterdam.

2. De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen heeft (hebben) het recht in beide richtingen op de volgende routes luchtdiensten te exploiteren in het genot van alle commerciële vervoersrechten:

- i) punten in Nederland – Genève – Rome – Wenen * – Istanboel – Ankara.

Het aantal diensten op deze route zal niet meer dan twee per week bedragen en zij dienen Ankara als eindbestemming te hebben. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen hebben het recht Istanboel slechts in een van deze diensten op te nemen.

- ii) punten in Nederland – Genève – Rome – Wenen * – Istanboel – Kairo – Bagdad *.
- iii) punten in Nederland – Genève – Rome – Wenen * – Istanboel – Karatsji * – New Delhi * – Bangkok * – Manilla * – Seoel * – Tokio – Singapore * – Djakarta.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de betrokken Overeenkomstsluitende Partij is (zijn) niet gerechtigd commerciële vervoersrechten uit te oefenen tussen punten aangegeven met een asterisk (*) en punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

4. Elk van de bovengenoemde punten mag naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen op een of alle vluchten worden overgeslagen op voorwaarde dat de diensten aanvangen op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

ANNEX I

1. The airline or airlines designated by the Government of the Republic of Turkey shall be entitled to operate air services, in both directions with full commercial traffic rights on the following routes:

- i) Points in Turkey – Vienna – Zurich – Frankfurt – Amsterdam – London.
- ii) Points in Turkey – Vienna – Zurich – Frankfurt – Amsterdam – New York – Montreal – Chicago *).

Nothing will preclude the designated airline or airlines to include in the above services one more intermediate point between Turkey and Amsterdam provided that no local traffic is exercised between that point and Amsterdam.

2. The airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services, in both directions with full commercial traffic rights on the following routes:

- i) Points in the Netherlands – Geneva – Rome – Vienna *) – Istanbul – Ankara.
The frequency on this route shall not exceed two services per week and shall have Ankara as the terminating point. The designated airline or airlines shall be entitled to include Istanbul only in one of these services.
- ii) Points in the Netherlands – Geneva – Rome – Vienna *) – Istanbul – Cairo – Bagdad *).
- iii) Points in the Netherlands – Geneva – Rome – Vienna *) – Istanbul – Karachi *) – New Delhi *) – Bangkok *) – Manila *) – Seoul *) – Tokyo – Singapore *) – Djakarta.

The designated airline or airlines of the Contracting Party in question is/are not allowed to exercise commercial traffic rights between the points marked with an asterisk and points in the territory of the other Contracting Party.

4. Any of the above points may, at the option of the designated airline or airlines, be omitted on any or all flights provided that the services shall have its starting point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

5. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen mag verzoeken andere punten in haar diensten te mogen opnemen. Dit verzoek is onderworpen aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. Either of the Contracting Parties may request the inclusion in their services of additional points. This request is subject to the approval of the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

BIJLAGE II

Goedkeuring van de dienstregelingen

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij dienen (zowel voor de zomer- als de winterperiode), hun dienstregelingen waarin opgenomen het vliegtuigtype, ter goedkeuring voor te leggen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en wel uiterlijk vijfenveertig (45) dagen voor de datum van inwerkingtreding van de dienstregelingen.

2. De betrokken luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen raadplegen elkander ten einde onderling tot overeenstemming te komen inzake de dienstregelingen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen alvorens deze dienstregelingen worden overgelegd.

3. De luchtvaartautoriteiten die deze dienstregelingen ontvangen kunnen ze goedkeuren of afkeuren. Ingeval van afkeuring dient de afkeurende Partij binnen dertig (30) dagen na de overlegging van de dienstregelingen wijzigingen voor te stellen.

De dienstregelingen worden als goedgekeurd beschouwd, indien geen der Partijen binnen de hierboven bedoelde dertig (30) dagen bezwaar aantekent tegen de dienstregelingen van de andere Partij.

Ingeval de dienstregelingen na de overlegging worden gewijzigd, dienen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij deze zo spoedig mogelijk en voor de datum waarop deze gewijzigde dienstregelingen in werking zouden moeten treden goed te keuren of af te keuren.

4. In geen geval mogen de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij te exploiteren diensten op de omschreven routes worden begonnen of gewijzigd, voordat de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij hieraan hun goedkeuring hebben gehecht.

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 Authority of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) not later than forty five (45) 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, the airlines concerned of both Contracting Parties will consult each other with a view to agreeing between themselves on the schedules.

3. The Aeronautical Authorities receiving such flight schedules may approve or disapprove them. In case of disapproval, the disapproving Party shall have to suggest modifications thereto within (30) thirty days after the submission of schedules.

The schedules shall be considered as approved should neither Party raise any objection to the schedules of the other Party within the thirty (30) days specified above.

In cases of modification of schedules after their submission, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall endeavour to give their approval or disapproval as soon as possible before the intended day of introduction of such modified schedules.

4. 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 of the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.

D. GOEDKEURING

De Overeenkomst, met bijlagen, behoeft ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van Overeenkomst en bijlagen zullen ingevolge artikel 18 van de Overeenkomst in werking treden op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld, dat aan de in hun landen vereiste procedures is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst, met bijlagen, ingevolge artikel 1, letter *d*, alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 201. Vergelijk ook *Trb.* 1970, 60.

Van de op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Overeenkomst inzake de Doortocht van Internationale Luchtdiensten, naar welke Overeenkomst in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* G 252, respectievelijk blz. 43-46 en blz. 97-101. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 202.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (International Air Transport Association), welke wordt genoemd in artikel 9, derde lid, van de onderhavige Overeenkomst, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Van de op 10 juli 1964 te Wenen tot stand gekomen Constitutie van de Wereldpostvereniging, naar welke vereniging in artikel 9, negende lid, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1965, 170; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1971, 187. Vergelijk ook *Trb.* 1971, 5 en 188.

Uitgegeven de tweede november 1971.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W. K. N. SCHMELZER.