

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1983 Nr. 56

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek
Zambia inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden
grondgebieden, met bijlage;
Lusaka, 23 februari 1983*

B. TEKST

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of
Zambia for air services between and beyond their respective territories**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the
Government of the Republic of Zambia (hereinafter described as the
Contracting Parties);

Being parties to the Convention on International Civil Aviation
opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;
and

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

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise
requires:

1.1. the term "Convention" means the Convention on International
Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of
December, 1944, and includes any Annex and amendment adopted

under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by, both Contracting Parties;

1.2. the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of the Republic of Zambia the Minister of Power, Transport and Communications or any person or body authorized to perform any functions to which this Agreement relates; and in the case of the Government of the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works or any person or body authorized to perform any functions to which this Agreement relates;

1.3. the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party in accordance with Article 4 of the present Agreement, for the purpose of operating the agreed services on the specified routes;

1.4. the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

1.5. the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention; and

1.6. the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices, commissions and conditions of agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions of the carriage of mail.

Article 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to scheduled international air services.

Article 3

Grant of Rights

3.1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the Annex drawn up in application of this Agreement (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively).

3.2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

3.2.1. the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

3.2.2. the right to make stops in the said territory for non traffic purposes; and

3.2.3. the right to make stops in the said territory while operating an agreed service on a specified route for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

3.3. Nothing in paragraph 3.2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward, destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 4

Designation of Airlines and Operating Authorization

4.1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

4.2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, without delay, and subject to the provisions of paragraph 4.3 and 4.4 of this Article, grant to the airline designated in accordance with paragraph 4.1 of this Article the appropriate operating authorization.

4.3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the 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 scheduled air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4.4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 4.2 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 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party or in both.

4.5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 7 of this Agreement are in force in respect of those services.

Article 5

Revocation or Suspension of Operating Authorization

5.1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights granted under this 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:

5.1.1. 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 in both; or

5.1.2. in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or

5.1.3. in the case of that airline otherwise failing to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

5.2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5.1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or regulations, such rights shall be exercised only after consultation between the Contracting Parties.

Article 6

Principles Governing the Operations of Agreed Services

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

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

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

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 and cargo including mail to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

6.3.1. traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

6.3.2. 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

6.3.3. the requirements of through airline operation.

6.4. In order to meet an unexpected transport requirement of a temporary nature, the designated airlines, deviating from the provisions of this Article, may agree on a temporary increase of capacity to the extent necessary to meet the said transport requirement, subject to the approval of the aeronautical authorities.

Article 7

Tariffs

7.1. Tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of operation, reasonable profit, and the tariffs to other airlines.

7.2. Tariffs referred to in paragraph 7.1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over the whole or part of the routes, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the relevant procedures of the International Air Transport Association.

7.3. Tariffs shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least seventy-five (75) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

7.4. Approval of tariffs shall be given expressly; however, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within forty-five (45) days from the date of submission, in accordance with

paragraph 7.3 of this Article the tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 7.3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

7.5. If tariffs cannot be agreed in accordance with paragraph 7.2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 7.4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of tariffs submitted in accordance with the provisions of paragraph 7.3 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, upon request of either of the aeronautical authorities and after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine tariffs by mutual agreement.

7.6. If the aeronautical authorities cannot agree on tariffs submitted to them under paragraph 7.3 of this Article, or on the determination of tariffs under paragraph 7.5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

7.7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established. Nevertheless, tariffs shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which they would otherwise have expired.

Article 8

Change of Gauge

8.1. In operating any agreed service on any specified route the designated airline of one Contracting Party may substitute one aircraft for another at a point in the territory of the other Contracting Party on the following conditions only:

8.1.1. that it is justified by reason of economy of operation;

8.1.2. that the aircraft used on the section of the route more distant from the point of origin in the territory of the first Contracting Party is not larger in capacity than that used on the nearer section;

8.1.3. that the aircraft used on the more distant section shall operate only in connection with and as an extension of the service provided by the aircraft used on the nearer section and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft used on the nearer section, and its capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

- 8.1.4. that there is an adequate volume of through traffic;
- 8.1.5. that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of aircraft is made;
- 8.1.6. that the provisions of Article 6 of this Agreement shall govern all arrangements made with regard to the change of aircraft; and
- 8.1.7. that in connection with any one aircraft flight into the territory in which the change of aircraft is made only one flight may be made out of that territory.

Article 9

Exemption from Customs Duties and other Charges

9.1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, 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 charges 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.

9.2. Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores (the latter within the limits fixed by customs authorities of one Contracting Party) introduced into the territory of the said Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control. In deviation of the above, charges for services performed shall not be exempt from the duties, fees and charges referred to in this paragraph.

9.3. The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants 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, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 10

Application of Laws, Regulations and Procedures

10.1 The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, and until and including departure from, the said territory.

10.2 The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, and until and including departure from, the territory of the said Contracting Party.

10.3 Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Cargo, baggage and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

10.4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities shall not be higher than those applied to the operations of other airlines, including its own designated airline, engaged in similar international air service.

10.5 Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own designated airline or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 11

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity

with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party.

Article 12

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of one 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 necessary for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the Contracting Party referred to first in this Article.

Article 13

Transfer of Earnings

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer, in convertible currency, of the excess of receipts over expenditure earned by that designated airline in the territory of the first Contracting Party. Such transfers shall be effected regularly on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

Article 14

Airline Representation

The designated airline of each Contracting Party shall be entitled, subject to the laws and regulations relating to entry and residence of the other Contracting Party, to introduce and maintain on the territory of such other Contracting Party its own representatives together with such technical and commercial staff as may reasonably be required for the provision of the agreed air services.

Article 15

Consultations

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, upon request of either Party, consult each

other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and any Schedules hereto.

Article 16

Amendments

16.1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, or its Annex, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultations, which may be between the respective aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty days from the date of the request.

16.2. Any modification of this Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraph 16.1 of this Article shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which the Contracting Parties have informed each other in an exchange of diplomatic notes that the formalities constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with.

16.3. The respective aeronautical authorities are entitled to agree in writing upon any modifications of the Annex to the present Agreement decided by them during the consultations referred to in paragraph 16.1 of this Article. Such modifications shall take effect on a date to be determined by agreement between the said authorities.

16.4. If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with that Agreement.

Article 17

Settlement of Disputes

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

17.2. 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; if they do not so agree, the dispute shall, 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 who shall act as President of the Tribunal to be appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt from

the other Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a State other than those of the Parties to this Agreement and shall act as *President of the arbitral tribunal*.

17.3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 17.2 of this Article.

17.4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

17.5. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 17.2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 18

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received 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 Organization.

Article 19

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20

Entry into force

20.1. The provisions of the present Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature.

20.2. The present Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in an exchange of diplomatic notes that the formalities constitutionally required therefor in the respective countries have been complied with.

20.3. As regards the Kingdom of the Netherlands the present Agreement shall be applicable to the Kingdom in Europe only.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have signed the present Agreement.

DONE at Lusaka on 23th day of February 1983 in two originals in the English language.

*For the Government of
the Kingdom of the
Netherlands,*
(sd.) M. WITVLIET

*For the Government of
the Republic of Zambia,*
(sd.) K. CHINKULI

ANNEX

1. Route schedule

1.1. Route to be served in both directions by the designated airline of the Republic of Zambia:

Lusaka – two points in Africa – one point in the Middle East – one point in Europe – Amsterdam – one point beyond.

1.2. Route to be served in both directions by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands:

Amsterdam – one point in Europe – one point in the Middle East – two points in Africa – Lusaka – one point beyond.

2. Points on each route may, at the option of the designated airline concerned, be omitted on any or all flights.

3. Points on the specified routes may be served in any order.

4. The characteristics of the operations by the designated airlines of both Contracting Parties, including the date of commencement, frequency, capacity and type of aircraft shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

C. VERTALING**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Zambia inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Zambia (hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen);

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld; en

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

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1*Begripsomschrijvingen*

1. Voor de toepassing van deze Overeenkomst wordt, tenzij uit het zinsverband anders blijkt:

1.1. onder „Verdrag” verstaan het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld, met inbegrip van alle krachtens de artikelen 90 en 94 van dat Verdrag aanvaarde Bijlagen en wijzigingen, voor zover die Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor of zijn bekrachtigd door de beide Overeenkomstsluitende Partijen;

1.2. onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat of de persoon of instantie die bevoegd is taken uit te oefenen waarop deze Overeenkomst betrekking heeft; en wat de Regering van de Republiek Zambia betreft, de Minister voor Energievoorziening, Verkeer en Communicatiemiddelen of de persoon of instantie die bevoegd is taken uit te oefenen waarop deze Overeenkomst betrekking heeft;

1.3. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij die de ene Overeenkomstsluitende Partij heeft aangewezen door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst, met het doel de overeengekomen luchtdiensten op de omschreven routes te exploiteren;

1.4. onder „grondgebied” met betrekking tot een Staat hetzelfde verstaan als in artikel 2 van het Verdrag;

1.5. onder „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden” respectievelijk hetzelfde verstaan als in artikel 96 van het Verdrag; en

1.6. onder „tarieven” verstaan de prijzen van het vervoer van passagiers en vracht en de voorwaarden waarop deze worden toegepast, met inbegrip van de prijzen, provisie en voorwaarden die betrekking hebben op de diensten van agentschappen en andere hulpdiensten, echter met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden met betrekking tot het vervoer van post.

Artikel 2

Toepasselijkheid van het Verdrag van Chicago

De bepalingen van deze Overeenkomst zijn onderworpen aan de bepalingen van het Verdrag voor zover deze bepalingen van toepassing zijn op geregelde internationale luchtdiensten.

Artikel 3

Verlening van rechten

3.1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten met het doel luchtdiensten in te stellen op de in de ter uitvoering van deze Overeenkomst opgestelde Bijlage omschreven routes (hierna onderscheidenlijk te noemen „de overeengekomen luchtdiensten” en de „omschreven routes”).

3.2. Met inachtneming van de bepalingen van deze Overeenkomst genieten de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen de volgende rechten:

3.2.1. het recht over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen zonder te landen;

3.2.2. het recht op het bedoelde grondgebied te landen, anders dan voor verkeersdoeleinden; en

3.2.3. het recht, bij de exploitatie van een overeengekomen luchtdienst op een omschreven route, op het bedoelde grondgebied te landen met het doel in het internationale luchtverkeer passagiers, vracht en post af te zetten en op te nemen.

3.3. Geen van de bepalingen in lid 3.2 van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende

Partij het recht te geven tot het aan boord nemen, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, van passagiers en vracht, met inbegrip van post, vervoerd tegen beloning of vergoeding en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 4

Aanwijzing van luchtvaartmaatschappij en exploitatievergunning

4.1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht, in een schriftelijke mededeling, gericht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, één luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen luchtdiensten op de omschreven routes.

4.2. Na ontvangst van deze aanwijzing verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, onverwijld en onverminderd het bepaalde in de leden 4.3 en 4.4 van dit artikel, de overeenkomstig lid 4.1 van dit artikel aangewezen luchtvaartmaatschappij de vereiste exploitatievergunning.

4.3. De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen verlangen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij tot hun genoegen aantoonde dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden, gesteld ingevolge de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijze door deze autoriteiten op de exploitatie van geregelde internationale luchtdiensten worden toegepast overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag.

4.4. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht de in lid 4.2 van dit artikel bedoelde exploitatievergunning niet te verlenen, of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in artikel 3 van deze Overeenkomst omschreven rechten, in die gevallen waarin niet ten genoegen van deze Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijke toezicht op deze luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij personen die de nationaliteit van zulk een Overeenkomstsluitende Partij bezitten, dan wel bij beiden.

4.5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij op deze wijze is aangewezen en haar een zodanige vergunning is verleend, kan zij een aanvang maken met het exploiteren van de overeengekomen luchtdiensten, mits overeenkomstig het bepaalde in artikel 7 van deze Overeenkomst vastgestelde tarieven gelden met betrekking tot deze luchtdiensten.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van een exploitatievergunning

5.1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de rechten, verleend krachtens deze Overeenkomst door een luchtvaartmaatschappij die door de andere Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen, op te schorten of aan de uitoefening van deze rechten de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden, indien:

5.1.1. niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijke toezicht op deze luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij personen die de nationaliteit van zulk een Overeenkomstsluitende Partij bezitten, dan wel bij beiden; of

5.1.2. deze luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten of de voorschriften die van kracht zijn op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die haar deze rechten heeft verleend, na te leven; of

5.1.3. de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen overeenkomstig de voorwaarden, gesteld ingevolge deze Overeenkomst.

5.2. Tenzij onmiddellijke intrekking of opschorting of het onmiddellijk stellen van de in lid 5.1 van dit artikel bedoelde voorwaarden noodzakelijk is ter voorkoming van verdere inbreuken op de wetten of voorschriften, worden zulke rechten slechts uitgeoefend na overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 6

Beginselen inzake de exploitatie van overeengekomen diensten

6.1. De door beide Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

6.2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houdt de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde luchtvaartmaatschappij op dezelfde routes of een deel daarvan onderhoudt, niet op onredelijke wijze worden getroffen.

6.3. De overeengekomen luchtdiensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen wor-

den onderhouden, dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoeften van het publiek op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel het verschaffen, bij een redelijke bezettingsgraad, van capaciteit die beantwoordt aan de huidige en redelijkerwijze te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers en vracht, met inbegrip van post, naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen. In het vervoer van passagiers en vracht, met inbegrip van post, zowel aan boord genomen als afgezet op punten van de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, wordt voorzien overeenkomstig de algemene beginselen volgens welke de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

6.3.1. de behoeften aan vervoer naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

6.3.2. de vervoersbehoeften van het gebied dat in het kader van de overeengekomen luchtdiensten wordt aangedaan, nadat rekening is gehouden met andere vervoerdiensten, ingesteld door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten die te zamen dit gebied vormen; en

6.3.3. de eisen die de exploitatie van doorgaande luchtdiensten stelt.

6.4. Ten einde te kunnen voldoen aan een onverwachte vraag naar vervoer van tijdelijke aard, kunnen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, in afwijking van het bepaalde in dit artikel, overeenstemming bereiken over een tijdelijke vergroting van de capaciteit in de mate als nodig is om aan de bedoelde vraag naar vervoer tegemoet te komen, zulks behoudens de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten.

Artikel 7

Tarieven

7.1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij worden geheven voor het vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, worden op een redelijk niveau vastgesteld, 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.

7.2. De in lid 7.1 van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen, na overleg met de andere luchtvaartmaatschappijen die de route of een deel daarvan exploiteren. Deze overeenstemming dient, indien mogelijk, te worden bereikt met gebruikmaking van de desbetreffende procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging.

7.3. De tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste vijfenzeventig (75) dagen vóór de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, indien de genoemde autoriteiten zulks overeenkomen.

7.4. De goedkeuring van de tarieven wordt uitdrukkelijk verleend. Indien evenwel de luchtvaartautoriteiten niet binnen vijfenveertig (45) dagen, te rekenen van de datum waarop de tarieven in overeenstemming met lid 7.3 van dit artikel zijn voorgelegd, te kennen hebben gegeven deze niet goed te keuren, worden zij geacht te zijn goedgekeurd. Ingeval het tijdvak van voorlegging wordt verkort, zoals voorzien in lid 7.3, kunnen de luchtvaartautoriteiten onderling overeenkomen dat het tijdvak waarbinnen de kennisgeving moet worden gedaan dat niet tot goedkeuring wordt overgegaan, korter is dan dertig (30) dagen.

7.5. Indien over de tarieven geen overeenstemming kan worden bereikt overeenkomstig lid 7.2 van dit artikel of indien, gedurende het tijdvak dat overeenkomstig lid 7.4 van dit artikel van toepassing is, de ene luchtvaartautoriteit aan de andere luchtvaartautoriteit te kennen heeft gegeven de overeenkomstig het bepaalde in lid 7.3 van dit artikel voorgelegde tarieven niet goed te keuren, trachten de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen op verzoek van een van de beide luchtvaartautoriteiten en na overleg met de luchtvaartautoriteiten van een andere Staat wiens advies zij dienstig achten, de tarieven in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

7.6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken over de hun ingevolge lid 7.3 van dit artikel voorgelegde tarieven, dan wel over de vaststelling van de tarieven ingevolge lid 7.5 van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 17 van deze Overeenkomst.

7.7. De overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld. Niettemin worden de tarieven niet op grond van dit lid verlengd voor langer dan twaalf (12) maanden na de datum waarop zij anders zouden zijn verval- len.

Artikel 8

Wisseling van luchtvaartuig

8.1. Bij de exploitatie van een overeengekomen luchtdienst op een omschreven route, kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij slechts een luchtvaartuig door een ander vervangen op een punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

8.1.1. dat zulks gerechtvaardigd is op grond van een economische exploitatie;

8.1.2. dat het luchtvaartuig dat wordt gebruikt op het traject van de route dat verder is gelegen van het punt van aanvang op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij geen grotere capaciteit heeft dan het luchtvaartuig dat wordt gebruikt op het naderbij gelegen traject;

8.1.3. dat het luchtvaartuig dat wordt gebruikt op het verder gelegen traject slechts wordt geëxploiteerd in verband met en als verlenging van de luchtdienst die wordt onderhouden door het luchtvaartuig dat wordt gebruikt op het naderbij gelegen traject, en wel volgens een vast dienstenschema; dat het eerstgenoemde luchtvaartuig landt op het punt waar de wisseling plaatsheeft met het doel vervoer te verrichten, overgegaan van of dat zal overgaan op het op het naderbij gelegen traject gebruikte luchtvaartuig, en dat de capaciteit daarvan in de eerste plaats met dit oogmerk wordt vastgesteld;

8.1.4. dat de omvang van het doorgaande luchtvervoer toereikend is;

8.1.5. dat de luchtvaartmaatschappij niet bij het publiek door middel van reclame of anderszins de indruk wekt dat zij een luchtdienst onderhoudt die aanvangt op het punt waar de wisseling van luchtvaartuig plaatsheeft;

8.1.6. dat het bepaalde in artikel 6 van deze Overeenkomst geldt ten aanzien van alle regelingen die worden getroffen met betrekking tot de wisseling van luchtvaartuig; en

8.1.7. dat in verband met een bepaalde vlucht van een luchtvaartuig naar het grondgebied waarop de wisseling van luchtvaartuig plaatsheeft, slechts één vlucht vanuit dat grondgebied mag worden ondernomen.

Artikel 9

Vrijstelling van douanerechten en andere heffingen

9.1. Luchtvaartuigen die door de door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartuigmaatschappijen op internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede de zich aan boord daarvan bevindende normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen en andere voorraden (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere heffingen of belastingen, op voorwaarde dat deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

9.2. Voorraden brandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en andere voorraden aan boord van het luchtvaartuig (wat deze laatste betreft binnen de grenzen, gesteld door de douaneautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij), ingevoerd op het grondgebied van genoemde Overeenkomstsluitende Partij door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord genomen van het luchtvaartuig dat door zulk een aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt geëxploiteerd en uitsluitend bestemd voor gebruik tijdens de exploitatie van internationale luchtdiensten, zijn vrijgesteld van alle nationale rechten en heffingen, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten, opgelegd op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden worden gebruikt op delen van de vlucht uitgevoerd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij, waar zij aan boord zijn genomen. De hierboven bedoelde goederen kunnen op verzoek onder toezicht of controle van de douane worden gehouden. In afwijking van het bovenstaande zijn onkosten, gemaakt voor verleende diensten niet vrijgesteld van de in dit lid bedoelde rechten, kosten en heffingen.

9.3. De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, voorraden, motorbrandstof en smeermiddelen en andere voorraden, die zich aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen, kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst tot het tijdstip waarop zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 10

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

10.1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van bij de internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd bij het binnenkomen tot en met het verlaten van het bedoelde grondgebied.

10.2. De wetten, voorschriften en procedures van een der Overeenkomstsluitende Partijen betreffende immigratie, paspoorten of andere goedgekeurde identiteitsbewijzen, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine worden nageleefd door of namens de bemanning, passagiers, vracht en post, vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij

bij het binnenkomen tot en met het verlaten van het grondgebied van de bedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

10.3. Passagiers, bagage, vracht en post in rechtstreeks doorgaand verkeer over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, en die niet het voor dit doel gereserveerde gedeelte van de luchthaven verlaten, zijn, behalve ten aanzien van veiligheidsmaatregelen tegen geweld en vliegtuigkaping, onderworpen aan niet meer dan een eenvoudige controle. Vracht, bagage en post in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

10.4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden berekend voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van andere luchtvaartmaatschappijen, haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij daarbij inbegrepen, die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoeren.

10.5. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij of een andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke aangelegenheden of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

Artikel 11

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog van kracht zijn, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag gestelde normen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan personen die haar nationaliteit bezitten, zijn uitgereikt of ten aanzien van die personen zijn geldig verklaard, te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

Artikel 12

Verstrekking van statistische gegevens

De luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen verstrekken de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op hun verzoek de periodieke of andere statistische gegevens die nodig zijn voor het herzien van de op de overeengekomen luchtdiensten, door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in dit artikel eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aangeboden capaciteit.

Artikel 13

Overmaking van inkomsten

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht van vrije overmaking, in convertibele valuta, van het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven, verkregen door die aangewezen luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij. Deze overmakingen worden regelmatig verricht op basis van de officiële koersen voor lopende betalingen of, ingeval er geen officiële koersen zijn, op basis van de gangbare koersen op de markt voor buitenlandse valuta voor lopende betalingen.

Artikel 14

Vertegenwoordiging der luchtvaartmaatschappijen

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht, met inachtneming van de wetten en voorschriften inzake binnenkomst en verblijf van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar vertegenwoordigers, alsmede de redelijkerwijze voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten benodigde technici en op commercieel gebied werkzame personen, naar het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij uit te zenden en dezen aldaar in dienst te houden.

Artikel 15

Overleg

De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen, op verzoek van elk der Partijen en in een geest van nauwe samenwerking, van tijd tot tijd overleg met elkaar, ten einde de uitvoering en

de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en van de aangehechte Routetabellen te verzekeren.

Artikel 16

Wijzigingen

16.1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst of van de Bijlage daarbij, te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat tussen de onderscheiden luchtvaartautoriteiten kan plaatsvinden en dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, vangt aan binnen een termijn van zestig dagen, te rekenen van de datum van het verzoek.

16.2. Wijzigingen in deze Overeenkomst waartoe gedurende het in lid 16.1 van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen en treden in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar door middel van een uitwisseling van diplomatieke nota's hebben medegedeeld, dat aan de daarvoor in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

16.3. De onderscheiden luchtvaartautoriteiten zijn gerechtigd wijzigingen in de Bijlage bij deze Overeenkomst waartoe zij tijdens het in lid 16.1 van dit artikel bedoelde overleg hebben besloten, schriftelijk overeen te komen. Deze wijzigingen treden in werking op een door de bovengenoemde autoriteiten in onderling overleg vast te stellen datum.

16.4. Indien een multilaterale overeenkomst betreffende het vervoer door de lucht met betrekking tot beide Overeenkomstsluitende Partijen van kracht wordt, dient de onderhavige Overeenkomst te worden gewijzigd ten einde deze in overeenstemming te brengen met die Overeenkomst.

Artikel 17

Regeling van geschillen

17.1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door middel van onderhandelingen.

17.2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie; indien zij zulks niet overeenkomen, wordt het geschil op

verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsmannen, van wie één door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal optreden, wordt benoemd door de twee andere aangewezenen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van de andere Partij van een langs diplomatieke weg gedane kennisgeving, waarin om voorlegging van het geschil aan een scheidsgerecht wordt verzocht; 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 de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen een scheidsman of eventueel scheidsmannen benoemen. In dat geval dient de derde scheidsman de nationaliteit te bezitten van een Staat die niet één van de Staten is die Partij is bij deze Overeenkomst en op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht.

17.3. De Overeenkomstsluitende Partijen onderwerpen zich aan iedere ingevolge lid 17.2 van dit artikel genomen beslissing.

17.4. De kosten van het scheidsgerecht worden gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen gedragen.

17.5. Indien en gedurende de tijd dat een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft zich te houden aan een krachtens lid 17.2 van dit artikel genomen beslissing, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten of voorrechten die zij ingevolge deze Overeenkomst aan de in gebreke zijnde Overeenkomstsluitende Partij heeft verleend, beperken, opschorten of herroepen.

Artikel 18

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk mededeling doen van haar besluit de Overeenkomst te beëindigen; deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval wordt de opzegging van kracht twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de opzegging in onderling overleg wordt ingetrokken vóór het einde van dit tijdvak. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 19

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie geregistreerd.

Artikel 20

Inwerkingtreding

20.1. De bepalingen van deze Overeenkomst worden voorlopig toegepast vanaf de datum van de ondertekening daarvan.

20.2. Deze Overeenkomst treedt in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar door middel van een uitwisseling van diplomatieke nota's hebben medegedeeld dat aan de daarvoor in de onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

20.3. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst alleen van toepassing op het Rijk in Europa.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Lusaka op 23 februari 1983 in twee oorspronkelijke exemplaren in de Engelse taal.

*Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden,*
(w.g.) M. WITVLIET

*Voor de Regering van de
Republiek Zambia,*
(w.g.) K. CHINKULI

BIJLAGE**1. Routetabel**

1.1. Route in beide richtingen te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Zambia:

Lusaka – twee punten in Afrika – één punt in het Midden-Oosten – één punt in Europa – Amsterdam – één verder gelegen punt.

1.2. Route in beide richtingen te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden:

Amsterdam – één punt in Europa – één punt in het Midden-Oosten – twee punten in Afrika – Lusaka – één verder gelegen punt.

2. Op elke route mogen punten, naar keuze van de desbetreffende aangewezen luchtvaartmaatschappij, op een bepaalde of op alle vluchten worden overgeslagen.

3. De punten op de omschreven routes kunnen in willekeurige volgorde worden geëxploiteerd.

4. De aard van de vluchten, uit te voeren door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen, met inbegrip van de datum van aanvang ervan, de frequentie, de capaciteit en het type luchtvaartuig, behoeft de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen.

D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 91, eerste lid, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens het Koninkrijk daaraan kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met bijlage, zullen ingevolge artikel 20, tweede lid, in werking treden op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar door middel van een uitwisseling van diplomatieke nota's ervan in kennis hebben gesteld dat aan de constitutioneel daartoe vereiste formaliteiten in de onderscheiden landen is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 20, derde lid, 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 ondermeer wordt verwezen in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst, is de Engelse tekst bij Koninklijk besluit van 3 juni 1947 bekendgemaakt in *Stb.* H 165 en de vertaling in het Nederlands, bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961, in *Trb.* 1973, 109.

Uitgegeven de *achtentwintigste* maart 1983.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. VAN DEN BROEK