

I (1984) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1984 Nr. 28

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek
Zimbabwe inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden
grondgebieden, met bijlage;
Harare, 30 januari 1984*

B. TEKST**Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands
and the Government of the Republic of Zimbabwe for air services
between and beyond their respective territories**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Zimbabwe (hereinafter referred to as "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, supplementary to the said Convention, establishing air services between and beyond their respective territories;

With a view to facilitating the friendly contacts between the peoples of the Netherlands and Zimbabwe and developing the mutual relations between the two countries in respect of civil air transportation;

Have agreed as follows:

Article I

Definitions

For the purpose of this Agreement:

1. The term "aeronautical authorities" means, in the case of Zimbabwe the Secretary for Transport and in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport or, in both cases, any other authority or body empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

2. The term "agreed services" means scheduled air services for the transport of passengers, baggage, cargo and mail on the routes specified in the Annex to this Agreement;

3. The term "designated airline" means an airline designated in accordance with Article IV of this Agreement;

4. The term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, baggage, mail or cargo;

5. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

6. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

7. The term "capacity" means:

- (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
- (ii) in relation to an agreed service, the capacity of the aircraft used on such a service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on the route or section of a route;

8. The term "territory" in relation to a state has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and

9. The term "this Agreement" includes the Annex drawn up in application hereof and any amendments to it or to the Agreement.

Article II

Applicability of Chicago Convention

The provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services shall apply to the air services established under this Agreement.

Article III

Grants of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

3. While operating an agreed service on a specified route the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of talking on board, in

the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that Contracting Party.

Article IV

Designation of airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations 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 III, 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, in its nationals or in both.

5. Subject to the provisions of paragraph 3 of this Article, when an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services for which it has been designated, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article XI of this Agreement is in force in respect of those services.

6. The designated airline(s) shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 30 days prior to the commencement of the operation of an agreed service the frequency, schedule and type of aircraft. The same applies to subsequent modifications.

Article V

Revocation or suspension of operating authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating

authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article III of 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:

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, in nationals of such Contracting Party or in both; 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. in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the provisions of this Agreement.

2. The right to revoke, suspend or impose conditions shall be exercised after consultation with the other Contracting Party unless immediate revocation, suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws and regulations or further failure to operate in accordance with the provisions of this Agreement.

Article VI

Principles governing agreed services

1. Both Contracting Parties shall ensure that conditions of fair and equal opportunity prevail in respect of air transport performed by their designated airlines under this Agreement.

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

3. The air services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirement 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 to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail to be taken up or discharged in the territory of the Party which has designated the airline.

4. The capacity to be provided, the frequency of services to be operated and the nature of air service that is transiting through or terminating in the territory of a Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties at least sixty (60) days (or such shorter period as the aeronautical

authorities of both Contracting Parties may agree) before the intended date for the beginning of such services.

5. Any increase in the capacity to be provided or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities on the basis of the estimated requirements of traffic between the territories of the two Contracting Parties and any other traffic to be jointly agreed and determined. Pending such agreement or settlement the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

6. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up 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:

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

b. traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

c. the requirements of through airline operation.

Article VII

Application of laws and regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of a Contracting Party respecting entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail upon entrance into, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo 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. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article VIII

Recognition of licences and certificates

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the air services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to and in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to any of its nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or aircraft, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement in these matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article V of this Agreement.

Article IX

Aviation and airport fees

The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of other airlines engaged in similar international air services.

Article X

Exemption from customs duties and unloading of equipment

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel 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 similar charges 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.

2. Supplies of fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one 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 exempted from all 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.

3. The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuel 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 those 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 XI

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operations, the interests of users, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall where possible be reached through the procedures of the International Air Transport Association for establishing tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from filing any proposed tariff, nor the aeronautical authorities from approving it, if that airline has failed to obtain the agreement of the other designated airline.

3. No tariff shall be approved for carriage between the territories of the Contracting Parties unless it has been filed, by the designated airline seeking that approval, with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities of each

Contracting Party may require, not less than sixty (60) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) prior to the proposed effective date. A tariff shall be treated as having been filed with the Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authorities of that Contracting Party.

4. Any tariff filed in accordance with paragraph (3) of this Article may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time and shall be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless, not more than thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of dissatisfaction with the proposed tariff. The Contracting Party expressing dissatisfaction shall also notify the airline filing the proposed tariff of the action which has been taken.

(5) If, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff submitted for approval in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement and use their best efforts to put such agreement into effect. Either Contracting Party may, within thirty (30) days of the service of a notice of dissatisfaction, request consultation and if so requested, consultation shall be held within thirty (30) days of that request.

(6) If a tariff filed under paragraph (3) of this Article has been disapproved by one of the aeronautical authorities under paragraph (4) of this Article and the aeronautical authorities have been unable to determine the tariff by agreement under paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XVII of this Agreement.

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established.

(8) The aeronautical authorities of one Contracting Party may, if the aeronautical authorities of the other Contracting Party so agree, serve on a designated notice of withdrawal of approval of a tariff, and that tariff shall cease to be applied by the airline 120 days after service of notice or, if a tariff to replace that tariff has been approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties, on the date, if earlier, which those authorities agree as the effective date of the new tariff.

(9) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall ensure that the designated airlines conform to the tariffs approved by the aeronautical authorities of the Contracting Parties and that no airline reduces any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

Article XII

Provision of statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause its designated airline(s) to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party upon their request with 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 airline(s) of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by such airline in each direction on the agreed services.

Article XIII

Transfer of earnings

Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed in freely convertible currency. Conversion and remittance shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions.

Article XIV

Airline representation

The designated airline(s) of one Contracting Party shall be entitled, on the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of its air services.

Article XV

Non-scheduled flights

Nothing in this Agreement can be interpreted as to allow the operation

of non-scheduled and charter flights to and/or from the territory of a Contracting Party.

Such flights are subject to the prior approval of the aeronautical authorities of that Contracting Party.

Article XVI

Consultations

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 this Agreement.

Article XVII

Settlement of disputes

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 direct negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by direct 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 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 by such a tribunal; 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 Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

5. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 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 XVIII

Amendment

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement or the Annex 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 from the date of the request.

2. Any modification of this Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph 1 above shall be agreed upon by an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which both Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

3. Any modification of the Annex to this Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph 1 above, shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall take effect on a date to be determined by agreement between the said authorities.

Article XIX

Amendment of Agreement to conform to multilateral treaties

This Agreement shall be amended so as to conform to any multilateral agreement which may become binding on both Contracting Parties.

Article XX

Registration of Agreement and Amendments

This Agreement and any subsequent amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XXI

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil

Aviation Organization, and shall become effective twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by mutual agreement before the expiration 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 XXII

Entry into force and application

1. This Agreement shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

2. As far as the Kingdom of the Netherlands is concerned this Agreement shall only apply to the territory of the Kingdom in Europe.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Harare, the 30th of January 1984 in duplicate in the English language.

*For the Government of the
Kingdom of the Netherlands,*

*For the Government of the
Republic of Zimbabwe,*

(sd.) A. L. SCHNEIDERS

(sd.) USHEWOKUNZE

ANNEX

1. Route Schedule

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

Harare – 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 Netherlands:

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

2. On each route, at the option of the designated airline concerned, points may be omitted on any or all flights, provided the service is operated from/to the point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

3. On each route points may be served in any order.

4. On each route additional points may be served by the designated airline(s), provided no traffic rights shall be exercised between such points and the point in the territory of the other Contracting Party.

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

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

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

Geleid door de wens, in aanvulling op genoemd Verdrag een Overeenkomst te sluiten tot het instellen van luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Met het oogmerk de vriendschappelijke contacten tussen de volken van Nederland en Zimbabwe te vergemakkelijken en de wederzijdse betrekkingen tussen de twee landen ten aanzien van de burgerluchtvaart tot verdere ontwikkeling te brengen;

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel I*Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Overeenkomst:

1. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan, wat Zimbabwe betreft, de Minister van Verkeer, en wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat, of, in beide gevallen iedere andere autoriteit of instantie die bevoegd is de thans door genoemde autoriteiten uitgeoefende taken te vervullen;

2. wordt onder „overeengekomen diensten” verstaan geregelde luchtdiensten voor het vervoer van passagiers, bagage, vracht en post op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst;

3. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” verstaan een luchtvaartmaatschappij aangewezen overeenkomstig artikel IV van deze Overeenkomst;

4. wordt onder „luchtdienst” verstaan een geregelde luchtdienst onderhouden door een luchtvaartuig voor het openbaar vervoer van passagiers, bagage, post of vracht;

5. wordt onder „tarief” verstaan de prijzen van het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waarop deze worden toegepast, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor de diensten

van agentschappen en andere hulpdiensten, echter met uitzondering van de vergoedingen of voorwaarden voor het vervoer van post;

6. wordt onder „Verdrag” verstaan het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld;

7. wordt onder „capaciteit” verstaan

- (i) met betrekking tot een luchtvaartuig, het laadvermogen van dat luchtvaartuig beschikbaar op een route of een deel van een route;
- (ii) met betrekking tot een overeengekomen dienst, de capaciteit van het op zulk een dienst gebruikte luchtvaartuig, vermenigvuldigd met de door zulk een luchtvaartuig onderhouden frequentie gedurende een bepaald tijdvak op de route of een deel van een route;

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

9. wordt onder „deze Overeenkomst” mede verstaan de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage en wijzigingen daarin of in de Overeenkomst.

Artikel II

Toepasselijkheid van het Verdrag van Chicago

Voor zover de bepalingen van het Verdrag van toepassing zijn op internationale luchtdiensten, zijn deze bepalingen van toepassing op de luchtdiensten, ingesteld ingevolge deze Overeenkomst.

Artikel III

Verlening van rechten

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten met betrekking tot haar geregelde internationale luchtdiensten:

- (a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;
- (b) het recht op haar grondgebied te landen, anders dan voor verkeersdoeleinden.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst aangegeven rechten met het doel geregelde internationale luchtdiensten in te stellen op de routes omschreven in het desbetreffende deel van de Bijlage bij deze Overeenkomst. Deze diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk genoemd „de overeengekomen diensten” en de „omschreven routes”.

3. Bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route geniet(en) de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) naast de in het eerste lid van dit artikel omschreven rechten, het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor die route aangegeven punten voor het afzetten en opnemen van passagiers en vracht, met inbegrip van post.

4. Geen van de bepalingen van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) 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, bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel IV

Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen

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

2. Na ontvangst van deze aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, onverwijld en onverminderd het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de vereiste exploitatievergunningen.

3. De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen verlangen dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij tot hun genoegen aantoont 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 internationale luchtdiensten worden toegepast overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag.

4. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunningen niet te verlenen, of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in artikel III 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 haar onderdanen, dan wel bij beiden.

5. Onder voorbehoud van het bepaalde in het derde lid van dit artikel, kan een luchtvaartmaatschappij, wanneer zij op deze wijze is aangewezen en haar een zodanige vergunning is verleend, te allen tijde een aanvang maken met het exploiteren van de overeengekomen luchtdiensten waarvoor zij is aangewezen, mits een overeenkomstig het bepaalde in artikel XI van deze Overeenkomst vastgesteld tarief geldt met betrekking tot deze luchtdiensten.

6. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) legt (leggen) uiterlijk 30 dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst de frequentie, de dienstregeling en het type vliegtuig voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Hetzelfde geldt voor latere wijzigingen.

Artikel V

Intrekking of opschorting van een exploitatievergunning

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de rechten, omschreven in artikel III van 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:

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

b. deze luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten of de voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die haar deze rechten heeft verleend, na te leven; of

c. de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst.

2. Het recht tot intrekking, opschorting of het stellen van voorwaarden wordt uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijke intrekking of opschorting of het onmiddellijk stellen van voorwaarden noodzakelijk is ter voorkoming van verdere inbreuken op de wetten en voorschriften of van verder in gebreke blijven, de exploitatie uit te oefenen overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst.

Artikel VI

Beginselen inzake de overeengekomen diensten

1. Beide Overeenkomstsluitende Partijen verzekeren dat er billijke en gelijke mogelijkheden zullen bestaan met betrekking tot het luchtvervoer dat ingevolge deze Overeenkomst door hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen wordt verricht.

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houdt (houden) de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) 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.

3. De luchtdiensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden 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, vracht en post, op te nemen of af te zetten op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

4. De in te zetten capaciteit, de frequentie van de te exploiteren diensten en de aard van een luchtdienst via of eindigend op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden tussen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen uiterlijk zestig (60) dagen (of een korter tijdvak dat de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen overeenkomen) voor de voorgenomen datum voor de aanvang van zulke diensten.

5. Elke vergroting van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen in te zetten capaciteit of elke verhoging van de frequentie van door deze te exploiteren diensten, wordt tussen de luchtvaartautoriteiten overeengekomen op basis van de geschatte vervoersbehoeften tussen de grondgebieden van de twee Overeenkomstsluitende Partijen en van gezamenlijk overeengekomen en vastgesteld ander vervoer. In afwachting van zulke overeenstemming of regeling, blijven de reeds van kracht zijnde regelingen inzake capaciteit en frequentie geldig.

6. In het vervoer van passagiers, vracht en post, zowel opgenomen als afgezet op punten van de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aange-

wezen, wordt voorzien overeenkomstig de algemene beginselen volgens welke de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

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

b. de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen luchtdiensten gaan, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten, ingesteld door de luchtvaartmaatschappij van de Staten die te zamen dit gebied vormen; en

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

Artikel VII

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek vanaf haar grondgebied van bij de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd bij het binnenkomen in, het verlaten van, alsmede tijdens het verblijf op het bedoelde grondgebied.

2. De wetten en voorschriften van een der Overeenkomstsluitende Partijen betreffende binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine worden nageleefd door of namens de bemanning, passagiers, vracht en post, bij het binnenkomen in, het verlaten van, alsmede tijdens het verblijf op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht 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. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel VIII

Erkenning van vergunningen en bewijzen

1. 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 exploi-

tatie van de overeengekomen luchtdiensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en 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 haar onderdanen zijn uitgereikt, te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de voorrechten of voorwaarden van de in het eerste lid hierboven bedoelde vergunningen of bewijzen, uitgereikt door de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan een persoon of voor een luchtvaartuig, een afwijking mochten toestaan van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen, welke afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij ten einde zich ervan te overtuigen of het gebruik in kwestie voor hen aanvaardbaar is. Het niet bereiken van een bevredigende overeenstemming omtrent deze aangelegenheden betreffende de veiligheid van de luchtvaart vormt aanleiding voor de toepassing van artikel V van deze Overeenkomst.

Artikel IX

Kosten voor luchtvaartvoorzieningen en luchthavens

De heffingen die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan de luchtvaartuigen van een aangewezen 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 aan luchtvaartuigen van andere luchtvaartmaatschappijen, die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoeren.

Artikel X

Vrijstelling van douanerechten en uitlading van boorduitrustingsstukken

1. Luchtvaartuigen die door de door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen 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 soortgelijke heffingen, op voorwaarde

dat deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Voorraden brandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en andere voorraden aan boord van het luchtvaartuig, ingevoerd op het grondgebied van de ene 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 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.

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 XI

Tarieven

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden geheven voor het vervoer tussen hun grondgebieden, moeten zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen en worden op een redelijk niveau vastgesteld, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, de belangen van de gebruikers, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

2. De in het eerste lid 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 procedures van de

Internationale Luchtvervoersvereniging voor de vaststelling van tarieven. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt evenwel niet belet, een voorgesteld tarief voor te leggen, noch de luchtvaartautoriteiten, dit goed te keuren indien die luchtvaartmaatschappij niet de instemming van de andere aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft kunnen verwerven.

3. Een tarief voor het vervoer tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen wordt niet goedgekeurd, tenzij het door de aangewezen luchtvaartmaatschappij die de goedkeuring verzoekt, aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen is voorgelegd in de vorm die de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij verlangen, en wel niet minder dan zestig (60) dagen (of eventueel een kortere door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen overeen te komen termijn) vóór de voorgestelde datum van inwerkingtreding. Een tarief wordt beschouwd als voorgelegd aan de Overeenkomstsluitende Partij op de datum waarop het door de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij is ontvangen.

4. Een overeenkomstig het derde lid van dit artikel voorgelegd tarief kan te allen tijde door de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden goedgekeurd en wordt beschouwd als goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij tenzij, niet meer dan dertig (30) dagen (of eventueel een kortere door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen overeen te komen termijn) na de datum van voorlegging, de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij een schriftelijke kennisgeving van bezwaar tegen het voorgestelde tarief hebben doen toekomen. De Overeenkomstsluitende Partij die haar bezwaar kenbaar maakt, stelt ook de luchtvaartmaatschappij die het voorgestelde tarief heeft voorgelegd in kennis van de door haar ondernomen stappen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij binnen de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel van toepassing zijnde termijn, de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kennis geven van hun bezwaar tegen een overeenkomstig het bepaalde in het derde lid van dit artikel ter goedkeuring voorgelegd tarief, trachten de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen, en stellen zij alles in het werk zulk een overeenstemming van kracht te doen worden. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan, binnen dertig (30) dagen na de verzending van een kennisgeving van bezwaar, verzoeken om overleg en indien zulks is verzocht, wordt het overleg gehouden binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

6. Indien een ingevolge het derde lid van dit artikel voorgelegd tarief

niet, ingevolge het vierde lid van dit artikel, door een van de luchtvaartautoriteiten is goedgekeurd en de luchtvaartautoriteiten niet het tarief in onderlinge overeenstemming hebben kunnen vaststellen ingevolge het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel XVII van deze Overeenkomst.

7. Een overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgesteld tarief blijft van kracht totdat een nieuw tarief is vastgesteld.

8. De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen, indien de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij daarmede instemmen, aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij een kennisgeving van intrekking van de goedkeuring van een tarief doen toekomen, en dan houdt de toepassing van dat tarief door de luchtvaartmaatschappij op 120 dagen na de verzending van de kennisgeving, of, indien er door de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen een tarief is goedgekeurd ter vervanging van dat tarief, op de datum, mocht deze eerder vallen, die deze autoriteiten overeenkomen als datum van inwerkingtreding van het nieuwe tarief.

9. De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen zich houden aan de door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen goedgekeurde tarieven en dat geen der luchtvaartmaatschappijen een deel van zulke tarieven, op welke wijze ook, hetzij direct of indirect, verlaagt.

Artikel XII

Verstrekking van statistische gegevens

De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij dragen er zorg voor dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op hun verzoek de periodieke of andere statistische gegevens verstrekt (verstrekken) die redelijkerwijs nodig zijn voor het herzien van de op de overeengekomen luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de in dit artikel eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aangeboden capaciteit. Deze gegevens omvatten alle inlichtingen die nodig zijn om de omvang te bepalen van het door deze luchtvaartmaatschappij verrichte vervoer in beide richtingen op de overeengekomen diensten.

Artikel XIII

Overmaking van inkomsten

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het op verzoek inwisselen en overmaken naar haar land van de lokale inkomsten na aftrek van de lokaal uitgegeven bedragen, in vrij inwisselbare valuta. De inwisseling en overmaking zijn toegestaan zonder beperking, tegen de wisselkoers geldend voor lopende transacties.

Artikel XIV

Vertegenwoordiging der luchtvaartmaatschappijen

De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene Overeenkomstsluitende Partij is (zijn) gerechtigd, op basis van wederkerigheid en overeenkomstig de wetten en voorschriften betreffende binnenkomst, verblijf en tewerkstelling van de andere Overeenkomstsluitende Partij die eigen leidinggevende, technische, operationele en andere gespecialiseerde personeelsleden naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij uit te zenden die nodig zijn voor de exploitatie van haar luchtdiensten, en dezen aldaar in dienst te houden.

Artikel XV

Niet-geregelde vluchten

Niets in deze Overeenkomst kan zo worden uitgelegd dat daardoor de exploitatie van niet-geregelde vluchten en chartervluchten naar en/of van het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij wordt toegestaan.

Deze vluchten zijn onderworpen aan de voorafgaande goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel XVI

Overleg

De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen, 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 te verzekeren.

Artikel XVII

Regeling van geschillen

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 rechtstreekse onderhandelingen.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van rechtstreekse 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 aangewezenen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst door de ene Overeenkomstsluitende Partij van een langs diplomatieke weg gedane kennisgeving van de andere Overeenkomstsluitende Partij, 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 derde Staat en op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen onderwerpen zich aan iedere ingevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing.

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

5. Indien en gedurende de tijd dat een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft zich te houden aan een krachtens het tweede lid 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 XVIII

Wijziging

1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepalingen van deze Overeenkomst of van de Bijlage daarbij, te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat tussen de luchtvaartautoriteiten kan plaatsvinden en dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen, te rekenen van de datum van het verzoek.

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

3. Wijzigingen in de Bijlage bij deze Overeenkomst waartoe tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen tijdens het in het eerste lid hierboven bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen, en treden in werking op een door de bovengenoemde autoriteiten in onderling overleg vast te stellen datum.

Artikel XIX

Wijziging van de Overeenkomst ten einde deze in overeenstemming te brengen met multilaterale verdragen

Deze Overeenkomst dient te worden gewijzigd ten einde deze in overeenstemming te brengen met multilaterale overeenkomsten die voor beide Overeenkomstsluitende Partijen bindend mochten worden.

Artikel XX

Registratie van de Overeenkomst en van wijzigingen daarvan

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

Artikel XXI

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar besluit de

Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, en wordt 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 XXII

Inwerkingtreding en toepassing

1. Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van de ondertekening daarvan en treedt in werking op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

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

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Harare, de dertigste januari 1984 in tweevoud in de Engelse taal.

*Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden,*

(w.g.) A. L. SCHNEIDERS

*Voor de Regering van
de Republiek Zimbabwe,*

(w.g.) USHEWOKUNZE

BIJLAGE

1. Routetabel

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

Harare – 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 – Harare – 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 weggelaten, mits de dienst wordt onderhouden vanaf/naar het punt op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

3. Op elke route kunnen de punten in willekeurige volgorde worden geëxploiteerd.

4. Op elke route kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) bijkomende punten worden geëxploiteerd, mits geen verkeersrechten worden uitgeoefend tussen deze punten en het punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met bijlage, worden ingevolge artikel XXII, eerste lid, voorlopig toegepast vanaf 30 januari 1984 en zullen in werking treden op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel XXII, tweede 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 onder meer 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 tweeëntwintigste februari 1984.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK