

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1990 Nr. 130

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Botswana inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage;
Gaborone, 26 juni 1990*

B. TEKST

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

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Botswana

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

a. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the

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

b. the term "aeronautical authorities" means: for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works;

for the Republic of Botswana the Minister responsible for Civil Aviation;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister;

c. the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 to this Agreement;

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

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

f. the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

g. the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h. the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i. the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

j. the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the

conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

- a. the right to fly across its territory without land;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3

Change of Aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services after due consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

- a. aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

- b. in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

Article 4

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through Diplomatic Channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in

the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant de operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

Article 5

Revocation and Suspension of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a. in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b. in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c. in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or in both; and

d. in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such

consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article 6

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the 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 operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date 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 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

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

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this

Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

Article 7

Commercial Activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a. to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b. in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

Article 8

Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Party.

Article 9

Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, 60 days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 10

Duties, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board and all advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants 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 on board aircraft while operating international services, no local and/or national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, 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 articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores 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 11

Transfer of Funds

1. The airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

2. The airlines of the Contracting Parties shall be free to convert and remit from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, or air transport services and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. On demand the airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer into a freely convertible currency which shall be subject only to the respective foreign currency regulations applicable on a non-discriminatory basis to all countries in like circumstances. Such transfers shall be made at the rate of exchange for current transactions which is in effect at the time the revenues are presented for conversion.

Article 12

Application of Laws, Regulations and Procedures

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 its entry into, and until and including its departure from, the said territory.

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 their entry into, and until including their departure from, the territory of the said 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.

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 in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to 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, airway and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 13

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 its own nationals by the other Contracting Party.

Article 14

Security

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic

consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 16 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on December, 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, in so far as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incidents or threat thereof.

Article 15

Consultation and Amendment

1. In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period. Such consultations may be conducted either orally or in writing.

3. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties, shall come into effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes and be dependent upon the completion of national required legal procedures.

4. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon writing between the aeronautical authorities and shall take effect upon confirmation by exchange of diplomatic notes.

Article 16

Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

Article 17

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 Organisation. 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 Organisation.

Article 18

Registration with ICAO

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

Article 19

Application of Multilateral Agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

Article 20

Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

Article 21

Entry into Force

The present Agreement shall be provisionally applied 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 therefore in their respective countries have been complied with.

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

DONE in duplicate at Gaborone, Republic of Botswana in the English language on 26th Day of June, 1990.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands

(sd.) G. W. FABER

G. W. Faber
Ambassador to Botswana

For the Government of the Republic of Botswana

(sd.) M. C. TIBONE

M. C. Tibone
Permanent Secretary, Ministry of Works, Transport and Communications

ANNEX

Route Schedule

A. 1. Points to be served in both directions by the designated airline of the Republic of Botswana;

Points in Botswana – intermediate points – points in the Netherlandspoints beyond in Europe

2. Points to be served in both directions by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands;

Points in the Netherlands – intermediate points – points in Botswana – points beyond in Southern Africa

B. 1. Any point or points on the specified routes may be omitted on any or all flights.

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

3. The designated airline of the Republic of Botswana and the designated airline of the Kingdom of the Netherlands may operate to any other point not mentioned in the route schedule provided and in so far as agreement has been reached between the aeronautical authorities of both countries with regard to the operation of the service.

4. The designated airline of the Republic of Botswana and the designated airline of the Kingdom of the Netherlands will be allowed to operate any type of aircraft in any configuration on the services on the specified routes.

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

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

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld,

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart,

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

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel I*Begripsomschrijvingen*

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in deze Overeenkomst en de Bijlage de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „het Verdrag” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan: wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Verkeer en Waterstaat;

wat de Republiek Botswana betreft, de minister die verantwoordelijk is voor de burgerluchtvaart;

of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door de genoemde minister wordt uitgeoefend, te vervullen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst;

d. de term „grondgebied” heeft, met betrekking tot een Staat, de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven route;

g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken.

h. onder „Overeenkomst” wordt verstaan: deze Overeenkomst, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage;

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden.

j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van één van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat één of meer van de sectoren van de route worden afgelegd door luchtvaartuigen waarvan de capaciteit afwijkt van die welke voor een andere sector worden gebruikt.

Artikel 2

Verleende rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en

c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor

het opnemen of afzetten van internationaal verkeer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Verandering van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op iedere vlucht of op alle vluchten na gepast overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, mits:

a) luchtvaartuigen die verder dan het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd worden gebruikt, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval;

b) indien op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van luchtvaartuig wordt veranderd en wanneer verder dan het punt van verandering meer dan een luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, ten hoogste één luchtvaartuig van gelijke grootte is als, en geen enkel luchtvaartuig groter is dan het luchtvaartuig dat in derde- en vierde-vrijheidssectoren wordt gebruikt.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en zij kan daartoe commerciële overeenkomsten met een andere luchtvaartmaatschappij aangaan.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 4

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage

omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van deze Overeenkomst voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van deze Overeenkomst.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht ten aanzien van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij de in artikel 4 bedoelde vergunningen niet te verlenen, deze vergunningen in te trekken of op te schorten of daaraan voorwaarden te verbinden:

a) ingeval die luchtvaartmaatschappij niet is erkend door de luchtvaartautoriteiten van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij krachtens de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijs door die autoriteiten worden toegepast in overeenstemming met het Verdrag;

b) ingeval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

c) ingeval niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij

die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen; en

d) indien die luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 6

Tarieven

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden berekend voor het vervoer tussen hun grondgebieden, zijn die welke zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen en zij worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor enig deel van de omschreven route.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, behalve wanneer genoemde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te verkorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren,

geacht te zijn goedgekeurd. Indien de termijn voor de voorlegging van tarieven wordt verkort, zoals bepaald in het derde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen van het niet goedkeuren kennis dient te worden gegeven dienovereenkomstig wordt verkort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 16 van deze Overeenkomst.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen tarieven berekenen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

Artikel 7

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan om:

a) op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b) op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via hun agenten zich met de verkoop van luchtvervoer bezig te houden;

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van laatstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

4. Bovenvermelde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen worden op eerlijk en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer dat door deze Overeenkomst wordt beheerst.

2. Elke Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij nadelig beïnvloeden.

Artikel 9

Dienstregeling

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij legt 60 (zestig) dagen tevoren de dienstregeling van haar voorgenomen diensten ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de klasse en het aantal der zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 10

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen op internatio-

nale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand (waaronder etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden, alsmede reclame- en promotiemateriaal aan boord van zodanige luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale belastingen en heffingen, mits genoemde uitrusting en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Ten aanzien van normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden gebracht door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of aan boord worden genomen van een luchtvaartuig dat wordt geëxploiteerd door een zodanige aangewezen luchtvaartmaatschappij en uitsluitend zijn bestemd voor gebruik aan boord tijdens de exploitatie van internationale diensten, gelden geen lokale en/of nationale belastingen en heffingen, waaronder douanerechten en inspectiekosten, die op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd, zelfs niet wanneer deze voorraden worden gebruikt op delen van het traject die worden afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waarop zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van de hierboven genoemde goederen kan worden verlangd dat zij onder toezicht en controle van de douane worden gehouden. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd, dat een Overeenkomstsluitende Partij ertoe kan worden verplicht reeds op de hierboven genoemde artikelen geheven douanerechten terug te betalen.

3. De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand 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 laatstgenoemde Partij, die kunnen verlangen dat deze onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 11

Overmaking van gelden

1. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij om rechtstreeks of via een agent luchtvervoers-

diensten te verkopen op het grondgebied van beide Overeenkomstsluitende Partijen, ongeacht in welke munteenheid.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben het recht op verzoek het batig saldo van inkomsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop te wisselen en over te maken naar het grondgebied waar hun zetel is gevestigd. In deze netto-overdracht zijn inbegrepen baten van verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoersdiensten, aanvullende of ondersteunende diensten en de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen verkrijgen op verzoek toestemming voor bedoelde overmaking in een vrij inwisselbare munteenheid, die slechts is onderworpen aan de desbetreffende deviezenbepalingen die op niet-discriminatoire wijze gelden voor alle landen in soortgelijke omstandigheden. Bedoelde overmakingen geschieden tegen de wisselkoers voor lopende transacties die van kracht is op het tijdstip waarop de baten worden aangeboden om te worden gewisseld.

Artikel 12

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit genoemd grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten, of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inklaring, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de zone van de luchthaven die daarvoor gereserveerd is niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en

vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstgenoemde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 13

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn verstrekt aan haar eigen onderdanen.

Artikel 14

Veiligheid

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkander de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen,

luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Overeenkomstsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met die Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek terzake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 16 van deze Overeenkomst.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover beide Overeenkomstsluitende Partijen partij zijn bij deze verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van een luchtvaartuig, of zich dreigt voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 15

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstluitende Partij van tijd tot tijd overleg met elkander, ten einde te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd, en zij plegen indien nodig overleg om in wijziging daarvan te voorzien.

2. Elk der Overeenkomstluitende Partijen kan verzoeken om overleg, dat binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake aanvangt, tenzij beide Overeenkomstluitende Partijen besluiten tot verlenging of verkorting van deze termijn. Bedoeld overleg kan mondeling of schriftelijk geschieden.

3. Elke door de Overeenkomstluitende Partijen overeengekomen wijziging op of verandering in deze Overeenkomst wordt van kracht op een in een diplomatieke notawisseling te bepalen datum en hangt af van de voltooiing van de nationaal vereiste wettelijke procedures.

4. Elke wijziging op of verandering in de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en treedt in werking na bevestiging door middel van een diplomatieke notawisseling.

Artikel 16

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van de onderhavige Overeenkomst, trachten de Overeenkomstluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderlinge onderhandelingen.

2. Indien de Overeenkomstluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandeling het geschil te regelen, kan het op verzoek van een der Overeenkomstluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Overeenkomstluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen gezamenlijk de derde aanwijzen, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Overeenkomstluitende Partijen is. Elk van de Overeenkomstluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig dagen na de datum waarop een van beide Overeenkomstluitende Partijen van de andere Overeenkomstluitende Partij een diploma-

tieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke beslissing wordt verzocht, en de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig dagen aangewezen. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig dagen of indien de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn is aangewezen, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan op grond van het tweede lid van dit artikel.

Artikel 17

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde langs diplomatieke weg de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een dergelijk geval eindigt deze Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van beëindiging in onderlinge overeenstemming wordt ingetrokken vóór het verstrijken van deze termijn. 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 18

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Artikel 19

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag worden op deze Overeenkomst toegepast.

2. Indien een door beide Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst

wordt beheerst in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 20

Werkings sfeer

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

Artikel 21

Inwerkingtreding

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

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

GEDAAN in tweevoud te Gaborone op 26 juni 1990, in de Engelse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

(w.g.) G. W. FABER

Ambassadeur in Botswana

Voor de Regering van de Republiek Botswana

(w.g.) M. C. TIBONE

Permanent Secretaris

Ministerie van openbare werken, vervoer en communicatie

Bijlage**Routetabel**

A. 1. Punten die in beide richtingen kunnen worden aangedaan door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Botswana:

Punten in Botswana – tussenliggende punten – punten in Nederland – verder gelegen punten in Europa.

2. Punten die in beide richtingen kunnen worden aangedaan door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden:

Punten in Nederland – tussenliggende punten – punten in Botswana – verder gelegen punten in Zuidelijk Afrika.

B. 1. Elk punt of alle punten op de omschreven routes kan of kunnen op een vlucht of alle vluchten worden overgeslagen.

2. Punten op de omschreven routes kunnen in elke volgorde worden aangedaan.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Botswana en de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden kunnen vliegen op elk ander punt dat niet in de routetabel is genoemd, mits en voor zover tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen overeenstemming is bereikt met betrekking tot de exploitatie van de dienst.

4. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Botswana en de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden toegestaan om op alle diensten op de omschreven routes alle typen luchtvaartuigen in alle klassen te exploiteren.

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 21 in werking treden op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkander schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

De Overeenkomst, met Bijlage, wordt ingevolge hetzelfde artikel voorlopig toegepast vanaf 26 juni 1990.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 20 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. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1985, 45.

Van het op 14 september 1963 te Tokio tot stand gekomen Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 14, vierde lid, van de onderhavige Overeenkomst, zijn de Engelse en Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1964, 115 en de vertaling in het Nederlands in *Trb.* 1969, 186. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 113.

Van het op 16 december 1970 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 14, vierde lid, van de onderhavige Overeenkomst, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1971, 50. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 114.

Van het op 23 september 1971 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen, gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 14, vierde lid, van de onderhavige Overeenkomst, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1971, 218. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 115.

Uitgegeven de vijfde september 1990.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK