

38 (2003) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2003 Nr. 166

A. TITEL

*Bilateraal Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der
Nederlanden en de Islamitische Republiek Iran, met Bijlage;
Teheran, 3 september 2003*

B. TEKST¹⁾**Bilateral air services agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Islamic Republic of Iran**

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Islamic Republic of Iran for scheduled air services between and beyond their respective territories

Preamble

The Government of the Kingdom of the Netherlands
and
the Government of the Islamic Republic of Iran,
hereinafter referred to as the Contracting Parties,
being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944 (16/09/1323);

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

desiring to replace their Agreement of 31 October 1949 (9/8/1328) as amended by exchange of Notes of 12 February/13 March 1968, for the purpose of improving the established air services between and beyond their respective territories;

have agreed as follows:

Article 1*Definitions*

For the purpose of this Agreement:

a) the term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 (16/09/1323), 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, insofar 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,

¹⁾ De Perzische tekst is niet afgedrukt.

**Bilateraal verdrag inzake luchtdiensten tussen de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Islamitische
Republiek Iran**

Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Islamitische Republiek Iran inzake geregelde luchtdiensten tussen en via hun respectieve grondgebieden

Preambule

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
en

de Regering van de Islamitische Republiek Iran,
hierna te noemen de Verdragsluitende Partijen;

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 (16/09/1323) te Chicago voor ondertekening opgesteld;

geleid door de wens een bijdrage te leveren aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart;

geleid door de wens de Overeenkomst van 31 oktober 1949 (09/08/1328), zoals gewijzigd bij briefwisseling van 12 februari/13 maart 1968, te vervangen teneinde de bestaande luchtdiensten tussen en via hun respectieve grondgebieden te verbeteren;

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag betekenen de onderstaande begrippen het volgende:

a. onder het „Verdrag van Chicago” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 (16/09/1323) te Chicago voor ondertekening opgesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van dat Verdrag ingevolge de artikelen 90 en 94 van dat Verdrag, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor of zijn bekrachtigd door beide Verdragsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:
wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Ver-

Public Works and Watermanagement;
for the Islamic Republic of Iran: the Civil Aviation Organization
or in either case any person or body authorized to perform any
functions at present exercised by the said authorities;

c) the term “designated airline” means the airline which has been
designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agree-
ment;

d) the term “territory” in relation to either Contracting Party means
areas under the sovereignty of that party;

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

f) the terms “agreed service” and “specified route” mean interna-
tional air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route
specified in 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;

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
the airline, 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 tar-
iff, and

(II) the charges and conditions for any services ancillary to such car-
riage which are offered by the airline;

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;

k) the term “capacity” means the combination of the frequency per
week and the configuration of the type of aircraft used on the route or
section of the route offered to the public by the designated airline.

keer en Waterstaat;

wat de Islamitische Republiek Iran betreft, de Burgerluchtvaartorganisatie of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is een functie te vervullen die thans wordt vervuld door genoemde instanties;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: de luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag;

d. onder „grondgebied” wordt met betrekking tot een Verdrag-sluitende Partij verstaan: gebieden die onder de soevereiniteit van die partij vallen;

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

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt respectievelijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van dit Verdrag en de in de Bijlage bij dit Verdrag omschreven route;

g. onder „boordproviant” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht;

h. onder „Verdrag” wordt verstaan: dit Verdrag, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van het Verdrag of van de Bijlage;

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag dat door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht 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 luchtvaartmaatschappij worden aangeboden;

j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: zodanige exploitatie van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij dat een of meer sectoren van een route worden gevlogen door luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke in een andere sector worden gebruikt;

k. onder de term „capaciteit” wordt verstaan: de combinatie van de frequentie per week en de configuratie van het type luchtvaartuig dat wordt gebruikt op de route of deel van de route die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan het publiek wordt geboden.

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

- a) the right to fly across its territory without landing;
- 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.

3. Subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party, and taken into account Article 8 of this Agreement, each Contracting Party may also provide for rights to meet the traffic requirement between the territories of third countries in the operation of the route schedule, annexed to this Agreement and the territory of the other contracting Party.

4. In case of war, hostilities or riots, putting the safe execution of civil aviation operations at risk, the competent authority of either Contracting Party may require an additional permit to operate the previously approved route in or over its territory.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate one 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.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij, behoudens waar in de Bijlage anders wordt bepaald, de onderstaande rechten voor de uitvoering van geregeld internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij:

- a. het recht om zonder landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, het recht op haar grondgebied te landen voor het separaat of in combinatie opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

2. Geen enkele bepaling in het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

3. Behoudens de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij, en rekening houdend met artikel 8 van dit Verdrag, kan elke Verdragsluitende Partij eveneens voorzien in de rechten voor de verkeersbehoefte tussen de grondgebieden van derde landen bij de exploitatie van de routetabel, die als Bijlage bij dit Verdrag is gevoegd, en het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

4. In geval van oorlog, vijandelijkheden of ongeregelde zaken waarbij de veilige uitvoering van burgerluchtvaartexploitatie gevaar loopt, kunnen de bevoegde autoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen een aanvullende vergunning verlangen voor de exploitatie van de eerder goedgekeurde route op of boven hun grondgebied.

Artikel 3

Aanwijzing en vergunning

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht, door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Verdragsluitende Partij, één 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 Verdragsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in dit artikel, onverwijld de desbetreffende exploitatievergunningen aan de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij.

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 Article 5 of this Agreement and are actually implemented.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary for 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 4

Revocation and Suspension of Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 of this Agreement 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 to the operation of international air services 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;

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.

3. Zodra de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning is ontvangen, kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk moment, geheel of ten dele, een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft en ten aanzien van die diensten een in overeenstemming met de bepalingen van artikel 5 van dit Verdrag vastgesteld tarief van kracht is en daadwerkelijk wordt toegepast.

4. Elke Verdragsluitende 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 voor de uitoefening van de in artikel 2 van dit Verdrag omschreven rechten door een 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 Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen, of bij beide.

Artikel 4

Intrekking en opschorting van vergunningen

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de in artikel 3 van dit Verdrag bedoelde vergunningen van een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken of op te schorten, of daaraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Verdragsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Verdragsluitende 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 de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen, of bij beide;

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag 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

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 5

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

andere Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, vangt het overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 5

Tarieven

1. Elk der Verdragsluitende Partijen staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij prijzen vaststelt voor het luchtvervoer op basis van commerciële overwegingen in de markt. Het ingrijpen door de Partijen beperkt zich tot:

- a. voorkoming van onredelijke prijsdiscriminatie of onredelijke praktijken;
- b. bescherming van klanten tegen onredelijk hoge of onredelijk beperkende prijzen als gevolg van misbruik van een dominante positie.

2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan verlangen dat bij haar luchtvaartautoriteiten kennisgeving wordt gedaan of registratie plaatsvindt van de prijzen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij worden berekend van of naar haar grondgebied. Kennisgeving of registratie door de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen kan worden verlangd uiterlijk dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van ingang. In individuele gevallen kan kennisgeving of registratie worden toegestaan binnen een kortere termijn dan die welke normaliter vereist is. Geen der Partijen verlangt de kennisgeving of registratie door luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij van prijzen die door charteraars aan het publiek worden berekend, behoudens voor zover dit op non-discriminatoire basis vereist is voor informatieve doeleinden.

3. Geen der Verdragsluitende Partijen grijpt op unilaterale basis in ter voorkoming van de invoering of handhaving van een prijs die wordt voorgesteld of berekend door (a) een luchtvaartmaatschappij van een van beide Partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de Partijen, of (b) een luchtvaartmaatschappij van de ene Partij voor internationaal luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere Partij en elk ander land, in beide gevallen met inbegrip van vervoer op interline- of intraline-basis. Indien een der Partijen van mening is dat een dergelijke prijs strijdig is met het bepaalde in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg en geeft zij de andere Partij onverwijld kennis van de redenen van haar ongenoegen. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek, en de Partijen werken samen bij de verkrijging van gegevens benodigd voor een redelijke oplossing van de zaak. Indien de Partijen een overeenkomst bereiken ten aanzien van een prijs waarover een kennisgeving van ongenoegen is gedaan, stelt elke Partij al het mogelijke in het werk om deze overeenkomst daadwerkelijk na te leven. Bij gebreke van een dergelijke overeenkomst, gaat of blijft de desbetreffende prijs gelden.

Article 6

Commercial Activities

1. The designated airline of each Contracting Party 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 (including the right to sell and to issue any ticket and/or airwaybill, both its own tickets /waybills and of any other carrier) 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 7

Change of Aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, 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.

Artikel 6

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van beide Verdragsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten (met inbegrip van het recht van verkoop en uitgifte van vliegbiljetten en/of luchtvrachtbrieven, zowel de eigen vliegbiljetten/vrachtbrieven als die van alle andere vervoerders), alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. zich op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende 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 Verdragsluitende Partij.

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

4. De bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 7

Verandering van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag naar haar keuze op een of meerdere vluchten van de overeengekomen diensten op het grondgebied van de andere Partij of op elk punt op de omschreven route van luchtvaartuig veranderen, met dien verstande dat:

a. luchtvaartuigen die worden gebruikt na het punt van luchtvaartuigverandering gelijktijdig worden ingepland met het inkomende of uitgaande luchtvaartuig, naar gelang van het geval;

b. in geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en indien meer dan één luchtvaartuig wordt geëxploiteerd na het punt van verandering, niet meer dan één dergelijk luchtvaartuig van dezelfde omvang mag zijn als de in de sectoren van de derde en vierde vrijheid gebruikte luchtvaartuigen en geen enkele groter.

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 8

Fair Competition, Capacity and Timetable

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

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

3. In respect of paragraph 2 above the interests of the designated airline of each Contracting Party will have as the primary objective to offer capacity, adequate to meet the requirements for the carriage of passengers, baggage and mail on the agreed routes in a commercially viable way.

4. Each Contracting 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 designated airline of the other Contracting Party.

5. The capacity to be provided by the designated airline of each Contracting Party shall be subject to an agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Until an agreement thereto has been reached between the aeronautical authorities of both Contracting Parties the previously approved capacity shall remain applicable.

6. The airline designated by one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, thirty (30) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the route,

2. Voor de verandering van de exploitatie van luchtvaartuigen mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij haar eigen materieel en, afhankelijk van nationale voorschriften, geleast materieel gebruiken, en op basis van handelsregelingen met een andere luchtvaartmaatschappij samenwerken.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij mag voor de sectoren van verandering van luchtvaartuigexploitatie dezelfde of verschillende vluchtnummers gebruiken.

Artikel 8

Eerlijke concurrentie, capaciteit en dienstregeling

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij teneinde de diensten die deze laatste op het geheel of een gedeelte van dezelfde routes biedt, niet onnodig te hinderen.

3. Met betrekking tot het tweede lid dienen de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij het voornaamste doel te hebben het bieden van toereikende capaciteit om te voorzien in de behoefte met betrekking tot het vervoer van passagiers, bagage en post op de overeengekomen routes, op een commercieel verantwoorde wijze.

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

5. Met betrekking tot de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Verdragsluitende Partij te verschaffen capaciteit, wordt door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen een overeenkomst gesloten.

Zolang hiertoe tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen geen overeenkomst is gesloten, blijft de voordien goedgekeurde capaciteit van toepassing.

6. De door de ene Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij stelt de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij dertig (30) dagen van tevoren in kennis van de dienstre-

the frequency, times of operation, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public. In special cases this time limit of thirty (30) days may be shortened, subject to approval of the authorities of each Contracting Party.

7. Requests for permission to operate additional flights or changes in the approved timetable can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 9

Taxes, Customs Duties 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 consumables) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival 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. 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 that aircraft while operating international services, no 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.

geling van haar voorgenomen diensten aan, en vermeldt daarbij de route, de frequentie, de exploitatietijden, het type luchtvaartuig, de configuratie en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek. In bijzondere gevallen kan deze termijn van dertig (30) dagen worden bekort, mits de autoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen daarmee instemmen.

7. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten of wijzigingen in de goedgekeurde dienstregeling kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 9

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Verdragsluitende Partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserve-onderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand die worden ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragsluitende Partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste Verdragsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een Verdragsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

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 Contracting 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.

4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

5. Each Contracting Party shall see to it that reasonable charges will be established for the use of airport, airport facilities and other facilities related to international civil aviation air transport, by the designated airline of the other Contracting Party, provided that such charges shall not be higher than those charges to be paid for the use of similar airports, airport facilities and other facilities related to civil aviation air transport at the same location by other airlines engaged in similar international air services.

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

Article 10

Supply of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, depending on the availability in the administrative systems of that Contracting Party, information and/or statistics relating to the traffic on the agreed services by their designated airline between the territories of the Contracting Parties.

Article 11

Transfer of Funds

1. The designated airline of each Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territories of both Contracting Parties,

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Verdragsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Verdragsluitende Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

5. Elke Verdragsluitende Partij draagt er zorg voor dat aan de aangeezene luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij redelijke kosten in rekening worden gebracht voor het gebruik van de luchthavens, de luchthavenvoorzieningen en andere faciliteiten met betrekking tot het internationale burgerluchtvaartvervoer, met dien verstande dat deze kosten niet hoger mogen zijn dan die welke voor het gebruik van soortgelijke luchthavens, luchthavenfaciliteiten en andere voorzieningen met betrekking tot het internationale burgerluchtvaartvervoer op dezelfde locatie aan andere luchtvaartmaatschappijen die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoeren, in rekening worden gebracht.

6. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij met betrekking tot vluchten van een luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van eerstbedoelde 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.

Artikel 10

Verschaffing van statistieken

Op verzoek verschaft de luchtvaartautoriteit van elke Verdragsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij, afhankelijk van de beschikbaarheid hiervan in de administratie van die Verdragsluitende Partij, gegevens en/of statistieken met betrekking tot het verkeer op de door hun aangewezen luchtvaartmaatschappij overeengekomen diensten tussen de grondgebieden van de Verdragsluitende Partijen.

Artikel 11

Overmaking van gelden

1. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Verdragsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondge-

either directly or through an agent, in the currency, allowed for in the laws and regulations of the respective Contracting Party.

2. The designated airline of each Contracting Party shall be entitled to transfer, taking into account the laws and regulations of either Contracting Party, 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, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The designated airline of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within at most sixty (60) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

The designated airline of each Contracting Party shall be entitled to effect the actual transfer on receipt of approval.

Article 12

Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entrance into 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 entrance 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 entrance into, and until and 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.

bieden van beide Verdragsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in de munteenheid die door de wetten en voorschriften van de respectieve Verdragsluitende Partijen is toegestaan.

2. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij, rekening houdend met de wetten en voorschriften van beide Verdragsluitende Partijen, het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoerdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste zestig (60) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke munteenheid die geldt op de datum van verkoop.

Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra zij de toestemming verkrijgen.

Artikel 12

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek van 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 Verdragsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst op en tot en met het vertrek van bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inklaring, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of ten behoeve van bemanningsleden, passagiers, vracht en post die worden vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij vanaf de binnenkomst op en tot en met het vertrek van het grondgebied van eerstbedoelde Verdragsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer via het grondgebied van een der Verdragsluitende Partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.

4. Each Contracting Party shall provide the designated airline of either Contracting Party with communicative, aviation and meteorological facilities and any other services necessary for the safe operations of the agreed services.

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, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

6. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

Article 13

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or rendered in reciprocity, by one Contracting Party and still valid, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the route schedule, provided that the requirements under which such certificates and licences were issued, or rendered in reciprocity, are equal to or higher than the minimum requirements which are, or may be in the future, 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

Safety

Either Contracting Party may request technical discussions concerning the safety standards maintained and administered by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, air crews, aircraft, technical supervision and operation of the airline operating the air transport services agreed upon between both aeronautical authorities.

If, following such technical discussions, one Contracting Party finds

4. Beide Verdragsluitende Partijen verschaffen de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij de benodigde voorzieningen op het gebied van communicatie, vliegverkeer en meteorologie en andere diensten die nodig zijn voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten.

5. Geen van beide Verdragsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende 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.

6. Beide Verdragsluitende Partijen verschaffen de andere Verdragsluitende Partij op verzoek afschriften van de in dit Verdrag bedoelde relevante wetten, voorschriften en procedures.

Artikel 13

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene Verdragsluitende Partij zijn uitgereikt of op basis van wederkerigheid zijn afgegeven en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Verdragsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de routetabel, mits de normen voor de uitreiking of voor de afgifte op basis van wederkerigheid van deze bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde, of in de toekomst vast te stellen, minimumnormen.

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

Artikel 14

Veiligheid

Elke Verdragsluitende Partij kan verzoeken om technisch overleg inzake de door de andere Verdragsluitende Partij gehandhaafde en toegepaste veiligheidsnormen met betrekking tot de luchtvaartvoorzieningen, de luchtvaartuigbemanningen, de luchtvaartuigen, het technisch toezicht en de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij die de door beide luchtvaartautoriteiten overeengekomen vervoerdiensten exploiteert.

Indien een Verdragsluitende Partij naar aanleiding van dit technisch

that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988), the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action.

Article 15

Aviation 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, its passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other threat to security of civil aviation.

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 in accordance 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 from the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 17 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 14 September 1963 (23/06/1342), the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 (25/09/1349), and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 (01/07/1350), insofar as

overleg van mening is dat de andere Verdragsluitende Partij veiligheidsnormen en -eisen in deze gebieden die ten minste gelijkwaardig zijn aan de in overeenstemming met het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, tweede versie (1988), vast te stellen minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, wordt de andere Verdragsluitende Partij in kennis gesteld van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Verdragsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering.

Artikel 15

Veiligheid van de luchtvaart

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen elkaar 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, passagiers en bemanningsleden, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

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

3. De Verdragsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Verdragsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om overleg met die Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, begint dit overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 17 van dit Verdrag.

4. De Verdragsluitende 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 (23/06/1342), het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 (25/09/1349), en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht

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, its passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 16

Consultation and Modification

1. In a spirit of close cooperation 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.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed.

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing, through the exchange of diplomatic notes, of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 above any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

Article 17

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 their dispute by negotiations.

tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971 (01/07/1350), voor zover de Verdragsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

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

Artikel 16

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van dit Verdrag of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen.

Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen van dit Verdrag worden van kracht op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar er schriftelijk, door middel van de uitwisseling van diplomatieke nota's, van in kennis hebben gesteld dat aan hun respectieve constitutionele voorwaarden is voldaan.

4. Onverminderd het bepaalde in het derde lid wordt elke wijziging van de Bijlage bij dit Verdrag schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 17

Beslechting van geschillen

1. Indien er tussen de Verdragsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de interpretatie of toepassing van dit Verdrag, trachten de Verdragsluitende Partijen dit in de eerste plaats te beslechten door middel van onderhandelingen.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to a third party to facilitate a possible settlement.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third arbitrator, who shall be the umpire, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of either Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

Each of the Contracting Parties shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through registered mail, of a notice of arbitration. The umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the arbitrator by each of the Contracting Parties.

If a Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the chosen arbitrators fail to agree on the umpire within the mentioned period, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to appoint the umpire or the arbitrator representing the failing party, as the case may be.

4. The Vice-President or a senior member of the council of ICAO, not being a national of either of the Contracting Parties, as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph 3 of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.

5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.

6. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding upon the Contracting Parties.

7. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the failing Party as referred

2. Indien de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te beslechten door middel van onderhandeling, kunnen zij overeenkomen het geschil ter vergemakkelijking van een mogelijke beslechting voor advies voor te leggen aan een derde partij.

3. Indien de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen overeenkomstig het eerste en tweede lid tot beslechting van het geschil te komen, kan elk der Verdragsluitende Partijen het geschil, in overeenstemming met haar relevante wetten en voorschriften, voorleggen aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Verdragsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat deze scheidsrechter geen onderdaan van een van beide Verdragsluitende Partijen is en onderdaan is van een Staat die ten tijde van de benoeming diplomatieke betrekkingen onderhoudt met elk van de Verdragsluitende Partijen.

Elk van de Verdragsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Verdragsluitende Partijen van de andere Verdragsluitende Partij, door middel van een aangetekend schrijven, een kennisgeving van arbitrage heeft ontvangen. De scheidsrechter wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen benoemd, na de benoeming van een scheidsman door elk van beide Verdragsluitende Partijen.

Indien een der Verdragsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de aangegeven termijn of indien over de scheidsrechter niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Verdragsluitende Partijen worden verzocht, naar gelang van het geval, de scheidsrechter of de scheidsman van de verzuimende partij te benoemen.

4. In geval van afwezigheid of onbevoegdheid van de Voorzitter van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden zijn scheidsrechtelijke taken als bedoeld in het derde lid van dit artikel, naar gelang van het geval, overgenomen door de Vice-Voorzitter of door een hooggeplaatst lid van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, die geen onderdaan mogen zijn van een van de Verdragsluitende Partijen.

5. Het scheidsgerecht bepaalt zijn eigen procedures en de plaats van arbitrage, in overeenstemming met de tussen de Verdragsluitende Partijen overeengekomen bepalingen.

6. De uitspraken van het scheidsgerecht zijn bindend voor de Verdragsluitende Partijen.

7. De kosten van het scheidsgerecht, met inbegrip van de beloning van de scheidsmannen en de door hen gemaakte kosten, worden in gelijke delen door de Verdragsluitende Partijen gedragen. Kosten gemaakt door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in verband met

to in paragraph 3 of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 18

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19

Registration with ICAO

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20

Applicability of Multilateral Agreements and Conventions

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

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

3. The Contracting Parties may consult each other to determine the consequences for the Agreement of the supersession and to agree upon required amendments to the Agreement.

de benoeming van de scheidsrechter en/of scheidsman van de verzuimende Partij, bedoeld in het derde lid van dit artikel, worden geacht deel uit te maken van de kosten van het scheidsgerecht.

Artikel 18

Beëindiging

Elk van de Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval treedt het Verdrag twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn na overeenstemming tussen de Verdragsluitende Partijen wordt ingetrokken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst van de kennisgeving van beëindiging te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) werkdagen na de ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 19

Registratie bij de ICAO

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten en verdragen

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago worden op dit Verdrag toegepast.

2. Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaard multilateraal verdrag ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van dat verdrag voorrang boven de desbetreffende bepalingen van het onderhavige Verdrag.

3. De Verdragsluitende Partijen kunnen overleg met elkaar plegen teneinde de gevolgen van de voorrang van het multilaterale verdrag voor dit Verdrag te bepalen en de nodige wijzigingen van dit Verdrag overeen te komen.

Article 21

Applicability of the Agreement

As regards the Kingdom of the Netherlands (consisting of the territory in Europe, the Netherlands Antilles and Aruba) this Agreement shall apply to the territory in Europe only.

Article 22

Entry into Force

The present Agreement shall be provisionally applied from the thirtieth day following the date of its signature and shall come into force on the first day of the second month following the date 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, comprizing twenty-two (22) Articles and one (1) Annex.

DONE in Tehran on September 3, 2003, corresponding to 1382/6/12, in two original copies, in the Netherlands, Persian and English languages, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies, the English version shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands

(sd.) F. NAEFF

For the Government of the Islamic Republic of Iran

(sd.) H. ALIFARD

Artikel 21

Toepasselijkheid van het Verdrag

Wat het Koninkrijk der Nederlanden (bestaande uit het Rijk in Europa, de Nederlandse Antillen en Aruba) betreft, is dit Verdrag alleen van toepassing op het Rijk in Europa.

Artikel 22

Inwerkingtreding

Dit Verdrag wordt voorlopig toegepast vanaf de dertigste dag na de datum van ondertekening ervan en treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten in hun respectieve landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Regeringen, dit Verdrag, bestaande uit tweeëntwintig (22) artikelen en 1 bijlage, hebben ondertekend.

GEDAAN te Teheran op 3 september 2003, overeenkomend met 1382/6/12, in twee originele exemplaren, in de Nederlandse, de Perzische en de Engelse taal, zijnde alle versies gelijkelijk authentiek. In geval van eventuele verschillen is de Engelse versie doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

(w.g.) F. NAEFF

Voor de Regering van de Islamitische Republiek Iran

(w.g.) H. ALIFARD

ANNEX

ROUTE SCHEDULE**SCHEDULE 1.**

Routes to be operated by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands:

Points of Departure	Intermediate points	Points of Destination	Points Beyond
Points in the Netherlands	All Points	Teheran	All Points

SCHEDULE 2.

Routes to be operated by the designated airline of the Islamic Republic of Iran:

Points of Departure	Intermediate points	Points of Destination	Points Beyond
Points in Iran	All Points	Amsterdam	All Points

NOTES:

1. Each designated airline may also operate the Route Schedules vice versa.
2. At the choice of the designated airline concerned points may be added, omitted or served in any order.
3. While operating the agreed services on the specified routes, each designated airline may use any type of aircraft in any configuration.
4. Any point in the agreed Route Schedule may be served without fifth freedom traffic rights.
Fifth freedom traffic rights may only be exercised, however, subject to agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

BIJLAGE**ROUTETABEL****TABEL 1**

Routes die mogen worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaart-maatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden:

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verdergelegen punten
Punten in Nederland	Alle punten	Teheran	Alle punten

TABEL 2

Routes die mogen worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaart-maatschappij van de Islamitische Republiek Iran:

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten van bestemming	Verdergelegen punten
Punten in Iran	Alle punten	Amsterdam	Alle punten

NOTEN:

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag de routetabellen ook in omgekeerde richting exploiteren.
2. De desbetreffende punten kunnen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, worden toegevoegd, overgeslagen of in ongeacht welke volgorde worden aangedaan.
3. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij elk type luchtvaartuig in elke configuratie inzetten.
4. Elk punt in de overeengekomen Routetabel mag worden aangedaan zonder vervoersrechten van de vijfde vrijheid.
Vervoersrechten van de vijfde vrijheid kunnen evenwel alleen worden uitgeoefend op grond van overeenstemming tussen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen.

D. PARLEMENT

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

De voorlopige toepassing van het Verdrag (zie rubriek G hieronder) is medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal bij brieven van 2 oktober 2003.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen ingevolge artikel 22 in werking treden op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum van de laatste schriftelijke kennisgeving door Partijen dat aan hun onderscheiden constitutionele vereisten voor inwerkingtreding is voldaan.

Ingevolge artikel 22 wordt het Verdrag vanaf 3 oktober 2003 voorlopig toegepast.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is het Verdrag ingevolge artikel 21 alleen in Nederland van toepassing.

J. GEGEVENS**Verwijzingen**

Ter vervanging van de volgende Overeenkomst:

Titel	: Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Keizerrijk Iran betreffende commerciële luchtdiensten tussen en via hun grondgebieden; Teheran, 31 oktober 1949
Tekst	: <i>Trb.</i> 1952, 108 (Engels en Nederlands)
Laatste <i>Trb.</i>	: <i>Trb.</i> 1969, 74
Titel	: Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart; Chicago, 7 december 1944
Tekst	: <i>Stb.</i> G 252 (Engels en vertaling)
Laatste <i>Trb.</i>	: <i>Trb.</i> 1999, 108
Titel	: Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen; Tokio, 14 september 1963
Tekst	: <i>Trb.</i> 1964, 115 (Engels en Frans) <i>Trb.</i> 1964, 186 (vertaling)
Laatste <i>Trb.</i>	: <i>Trb.</i> 1995, 203

- Titel : Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen;
's-Gravenhage, 16 december 1970
- Tekst : *Trb.* 1971, 50 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 204
- Titel : Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart;
Montreal, 23 september 1971
- Tekst : *Trb.* 1971, 218 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 205

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken bepaald dat het Verdrag zal zijn bekendgemaakt op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *twintigste* oktober 2003.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. G. DE HOOP SCHEFFER