

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1959 Nr. 143

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het
Koninkrijk Marokko inzake luchtvervoer, met Bijlage;
Rabat, 20 mei 1959*

B. TEKST

Le Gouvernement de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas,
et
Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc,

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre les Pays-Bas et le Maroc et de poursuivre dans la plus large mesure possible la coopération internationale dans ce domaine;

Désireux d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 Octobre 1944¹⁾, ci-après désignée „la Convention”,

Ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires:

Le Gouvernement de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas
S. E. Monsieur Henderik Goemans, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire du Royaume des Pays-Bas au Maroc

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc
Monsieur Georges Berdugo, Chef de la Division des Traités et Conventions Economiques au Ministère des Affaires Etrangères

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme,

¹⁾ Bedoeld is kennelijk 7 december 1944.

Sont convenus de ce qui suit:

TITRE I

Dispositions Générales

Article 1

Pour l'application du présent Accord:

a) l'expression „Autorités Aéronautiques” signifie:

— en ce qui concerne les Pays-Bas, le Directeur Général de l'Aviation Civile;

— en ce qui concerne le Maroc, le Ministère des Travaux Publics, Circonscription de l'Air;

b) l'expression „Territoire” s'entendra:

— du territoire en Europe, en ce qui concerne les Pays-Bas,

— au sens de l'article 2 de la Convention, en ce qui concerne le Maroc;

c) l'expression „Entreprise désignée” signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes aura désignée par écrit, conformément à l'article 17, comme étant l'entreprise autorisée à exploiter les services agréés dans le cadre du présent Accord;

d) les expressions „Equipement de bord”, „provisions de bord” et „rechanges” s'entendront au sens des définitions figurant à l'Annexe 9 de la Convention.

Article 2

Les Parties Contractantes s'accordent réciproquement les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement des relations aériennes civiles internationales, énumérées à l'Annexe ci-jointe.

Article 3

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante, et encore en cours de validité, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services agréés. Cependant chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

Article 4

1) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ou de la révoquer lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette

entreprise sont entre les mains de cette autre Partie Contractante ou de ses nationaux.

2) Chaque Partie Contractante se réserve également le droit de suspendre l'exercice des droits spécifiés au présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaire lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 5 ci-dessous de la Partie Contractante qui a accordé ces droits ou si cette entreprise n'opère pas dans les conditions prescrites en vertu du présent Accord.

Cependant de tels droits ne pourront être exercés qu'après consultations avec l'autre Partie Contractante à moins que la suspension ou l'imposition des conditions prévues ci-dessus ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements.

Article 5

1) Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante.

2) Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois postaux et marchandises tels que ceux qui concernent les formalités d'admission, d'immigration et de congé, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouveront sur ledit territoire.

Article 6

Afin d'éviter toute pratique discriminatoire et d'assurer une parfaite égalité de traitement, chacune des Parties Contractantes s'engage à ce que:

1) les taxes ou autres droits et redevances perçus pour l'utilisation des aérodromes et autres installations aéronautiques sur son territoire par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante ne devront pas être plus élevés que ceux payés par les aéronefs nationaux de même type affectés à des services internationaux similaires;

2) a) les carburants, les huiles lubrifiantes, les rechanges et l'équipement de bord, destinés à l'usage exclusif des aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante, introduits ou pris à bord de ces aéronefs, par ou pour le compte des dites entreprises, seront exonérés, à leur entrée sur son territoire et à leur

départ de celui-ci, de tous droits et taxes nationaux y compris les droits de douane et frais d'inspection, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés au cours de vols au-dessus du dit territoire;

b) les aéronefs employés par les entreprises désignées de l'autre Partie Contractante, les carburants, les huiles lubrifiantes, les recharges, l'équipement de bord et les provisions de bord demeurant à bord de ces aéronefs, seront, à l'arrivée sur son territoire ou à leur départ de celui-ci, exonérés de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits ou taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés au cours de vols au-dessus du dit territoire;

c) les approvisionnements ainsi exonérés ne pourront être débarqués qu'avec l'assentiment des autorités douanières, de la Partie Contractante intéressée. Ils resteront, sous contrôle douanier, à la disposition des entreprises désignées jusqu'à leur réexportation.

Article 7

Si une Partie Contractante estime désirable de modifier une clause quelconque du présent Accord ou de son Annexe, les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront à cet effet; cette consultation devra avoir lieu dans les trente (30) jours à partir de la date de la demande.

Si lesdites Autorités s'entendent sur les modifications à apporter à l'Accord, celles-ci entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Les modifications de l'Annexe ne nécessitent pas un échange de notes diplomatiques; la date de leur entrée en vigueur sera fixée, d'un commun accord, par les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Article 8

Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront sur la demande de l'une d'elles, afin de s'assurer que les principes définis au présent Accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante.

Article 9

1) Les Parties Contractantes régleront tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord par voie de négociations directes entre les Autorités Aéronautiques.

En cas d'échec de ces négociations, le litige sera soumis à un tribunal arbitral.

2) Le tribunal arbitral sera composé de 3 membres. Chacune des deux Parties Contractantes désignera un arbitre et les deux arbitres

se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme Président.

Si dans un délai de deux mois, à dater du jour où l'une des deux Parties Contractantes a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si dans le cours du mois suivant leur désignation, les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un Président, chaque Partie Contractante pourra demander au Président de la Cour Internationale de Justice de procéder aux désignations nécessaires.

3) Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix; pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, celle-ci étant considérée dans tous les cas comme définitive.

5) Si l'une des deux Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut.

6) Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du président désigné.

Article 10

Le présent Accord et son Annexe devront être mis en harmonie avec tout accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 11

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de mettre fin au présent Accord. Une telle notification sera faite simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

L'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de ce délai. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification sera tenue pour reçue quatorze (14) jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 12

Le Présent Accord et son Annexe seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

TITRE II

Services Agréés

Article 13

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas accorde au Gouvernement du Royaume du Maroc et réciproquement le Gouvernement du Royaume du Maroc accorde au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, le droit de faire exploiter par une ou plusieurs entreprises désignées par leur Gouvernement respectif, les services aériens spécifiés aux tableaux de routes figurant à l'Annexe du présent Accord. Les dits services seront dorénavant désignés par l'expression „Services Agréés”.

Article 14

La ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, conformément au présent Accord, bénéficieront en territoire du Maroc du droit d'embarquer ou de débarquer en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises aux escales et sur les routes néerlandaises énumérées à l'Annexe ci-jointe.

La ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume du Maroc, conformément au présent Accord, bénéficieront en territoire des Pays-Bas, du droit d'embarquer ou de débarquer en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises aux escales et sur les routes marocaines énumérées à l'Annexe ci-jointe.

La ou les entreprises désignées d'une Partie Contractante jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, du droit de survol et d'escale technique; elles pourront aussi utiliser les aéroports et autres facilités pour le trafic international.

Article 15

1) Les entreprises désignées par chacune des deux Parties Contractantes devront être assurées d'un traitement juste et équitable, afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés.

2) Elles devront prendre en considération, sur les parcours communs, leurs intérêts mutuels, afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

3) a) Les services agréés sur chacune des routes définies aux tableaux figurant à l'Annexe au présent Accord auront pour objet essentiel d'offrir une capacité, à un coefficient d'utilisation raisonnable, adaptée aux besoins normaux et prévisibles du trafic international

en provenance et à destination du pays auquel appartient l'entreprise exploitant lesdits services.

b) Toutefois, la ou les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes pourront satisfaire aux besoins de transport entre le territoire d'Etats tiers et le territoire de l'autre Partie Contractante dans la mesure où ces besoins ne sont pas satisfaits par les services locaux et régionaux de l'autre Partie Contractante reliant les mêmes territoires.

c) Une capacité additionnelle pourra accessoirement être mise en oeuvre, en sus de celle visée au 1er alinéa du présent paragraphe, chaque fois que la justifieront les besoins de transport des pays desservis par la route, ce qui sera fait d'un commun accord et pour une période à établir en chaque cas.

4) En ce qui concerne les services agréés exploités entre les territoires des deux Parties Contractantes, une répartition de la capacité mise en oeuvre entre les entreprises désignées des deux pays devra être décidée.

Article 16

Les programmes d'exploitation des services agréés par les entreprises désignées feront l'objet de l'approbation des deux Autorités Aéronautiques qui se baseront en particulier sur les statistiques qu'elles s'engagent à se communiquer régulièrement.

Les entreprises désignées devront faire connaître au moins un mois avant le début de chaque période d'exploitation, les types d'appareils, les fréquences et les horaires prévus. Les modifications ultérieures devront être soumises deux semaines avant leur entrée en vigueur.

Article 17

1) Les services agréés pourront être mis en exploitation à condition que:

a) la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné à cet effet une ou plusieurs entreprises de transports aériens;

b) la Partie Contractante qui accorde les droits, ait délivré aux dites entreprises l'autorisation d'exploitation appropriée, ce que sous réserve du paragraphe 2 du présent article et de l'article 4, elle fera dans le délai le plus court.

2) Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services agréés, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver, auprès des Autorités Aéronautiques de la Partie Contractante qui accorde les droits, qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites aux termes des lois et règlements normalement appliqués par ces Autorités pour l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 18

1) La fixation des tarifs à appliquer par les services agréés figurant au présent Accord sera faite, en premier lieu, par accord entre les entreprises désignées, compte tenu de tous les facteurs entrant en considération, y compris l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les différences des caractéristiques du service.

Ces entreprises procéderont:

a) soit en appliquant les résolutions qui auraient pu être adoptées par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.);

b) soit par entente directe, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien de pays tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours.

2) Les tarifs ainsi fixés, seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes et entreront en vigueur quarante cinq (45) jours après réception de leur notification par lesdites Autorités Aéronautiques.

3) Si les entreprises de transport aérien désignées ne parvenaient pas à convenir de la fixation des tarifs conformément au paragraphe 1 ci-dessus ou si l'une des Parties Contractantes faisait connaître son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément au paragraphe 2 précédent, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant.

DISPOSITION FINALE

Article 19

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès sa signature; il entrera en vigueur à une date qui sera fixée par un échange de notes par voie diplomatique constatant l'accomplissement des formalités prévues par la législation intérieure de chacune des Parties Contractantes.

EN FOI DE QUOI, les soussignés plénipotentiaires ont signé le présent Accord.

FAIT à Rabat, le 20 mai 1959 en double exemplaire en langue française.

Pour le Royaume des Pays Bas:

(s.) H. GOEMANS

Pour le Royaume du Maroc:

(s.) G. BERDUGO

Annexe

Tableau de routes

I. Routes néerlandaises

Points aux Pays Bas, Bruxelles ou Luxembourg, Allemagne ou Suisse, Casablanca ou Tanger, vers le Libéria, le Nigéria, l'Afrique Equatoriale Française, Congo Belge, Afrique Occidentale Portugaise.

II. Routes marocaines

Points au Maroc, Paris, Bruxelles, Allemagne ou Suisse, Amsterdam, vers le Danemark, la Suède, la Norvège, la Finlande.

Notes.

1) Les escales intermédiaires en Allemagne ou en Suisse seront fixées ultérieurement d'un commun accord entre les entreprises désignées.

2) Les entreprises désignées pourront omettre sur chacune des routes ci-dessus, une ou plusieurs escales intermédiaires pour autant que celles-ci soient situées sur le territoire d'Etats tiers.

C. VERTALING

De Regering van Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden,
en

De Regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko,

Geleid door de wens de ontwikkeling van het luchtvervoer tussen Nederland en Marokko te bevorderen en zoveel mogelijk te streven naar internationale samenwerking op dit gebied;

Geleid door de wens met betrekking tot dit vervoer de beginselen en bepalingen toe te passen van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944, hierna te noemen „het Verdrag”,

Hebben te dien einde als hun gevolmachtigden aangewezen:

De Regering van Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden
Z.E. de heer Henderik Goemans, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van het Koninkrijk der Nederlanden in Marokko

De Regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko
de heer Georges Berdugo, Chef van de Directie Handelsverdragen en -overeenkomsten bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken

die, na uitwisseling van hun in goede en behoorlijke vorm bevonden volmachten,

het volgende zijn overeengekomen.

HOOFDSTUK I

Algemene Bepalingen

Artikel 1

Voor de toepassing van deze Overeenkomst:

a) zal de uitdrukking „Luchtvaartautoriteiten” betekenen:

- voor wat betreft Nederland, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst;
- voor wat betreft Marokko, het Ministerie van Openbare Werken, Afdeling Luchtvaart;

b) zal onder de uitdrukking „Grondgebied” worden verstaan:

- het grondgebied in Europa, wat betreft Nederland,
- het grondgebied in de zin van artikel 2 van het Verdrag, wat betreft Marokko;

c) zal de uitdrukking „Aangewezen maatschappij” betekenen een luchtvaartmaatschappij, welke één der Overeenkomstsluitende Partijen schriftelijk zal hebben aangewezen overeenkomstig het bepaalde in artikel 17 als de maatschappij welke gemachtigd is de in het raam van deze Overeenkomst overeengekomen diensten te exploiteren;

d) zullen de uitdrukkingen „Boorduitrusting”, „proviand” en „reserveonderdelen” worden verstaan in de zin van de definities welke in Bijlage 9 bij het Verdrag voorkomen.

Artikel 2

De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar wederkerig de in deze Overeenkomst omschreven rechten met het oog op de vestiging van de internationale luchtverbindingen, vermeld in de hierbij-gevoegde Bijlage.

Artikel 3

De bewijzen van luchtwaardigheid en de bewijzen van bevoegdheid, uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij en welke nog geldig zijn, zullen door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig worden erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning van de bewijzen van bevoegdheid welke aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt door de andere Overeenkomstsluitende Partij, te weigeren.

Artikel 4

1) Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich de bevoegdheid voor een exploitatievergunning aan een door de andere Over-

eenkomsluitende Partij aangewezen maatschappij te weigeren of deze in te trekken, wanneer zij er niet van overtuigd is, dat een overwegend deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op die maatschappij berusten bij die andere Overeenkomstsluitende Partij of haar onderdanen.

2) Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich eveneens de bevoegdheid voor de uitoefening van de in deze Overeenkomst omschreven rechten door een maatschappij, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, te schorsen of ten aanzien van de uitoefening van die rechten de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te stellen, wanneer die maatschappij zich niet houdt aan de hieronder in artikel 5 vermelde wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij welke de bedoelde rechten heeft verleend, of wanneer die maatschappij de exploitatie niet uitvoert volgens de op grond van deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

Zodanige bevoegdheden zullen evenwel niet uitgeoefend mogen worden dan na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij het schorsen of het stellen van voorwaarden, zoals hierboven voorzien, noodzakelijk is om nieuwe inbreuken op de wetten en voorschriften te voorkomen.

Artikel 5

1) De wetten en voorschriften welke op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij de binnenkomst, het verblijf en het vertrek van de in internationale luchtvaart gebruikte vliegtuigen of de vluchten van die vliegtuigen boven dat grondgebied regelen, zullen van toepassing zijn op de vliegtuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappijen.

2) De wetten en voorschriften welke op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij de binnenkomst, het verblijf en het vertrek regelen van passagiers, bemanningsleden, postzendingen en goederen, zoals die welke betrekking hebben op de toelatings-, vestigings- en uitreisformaliteiten, de paspoorten, de douane en de quarantaine, zullen van toepassing zijn op de passagiers, bemanningsleden, postzendingen en goederen, welke door de vliegtuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappijen worden vervoerd zolang deze zich op dat grondgebied zullen bevinden.

Artikel 6

Teneinde elke bevoorrechtiging te voorkomen en een volkomen gelijkheid van behandeling te verzekeren verbindt elk der Overeenkomstsluitende Partijen zich tot het volgende:

1) de tarieven of andere rechten en heffingen, welke worden berekend voor het gebruik van de luchthavens en andere luchtvaartinstallaties op haar grondgebied door de vliegtuigen van de aange-

wezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij zullen niet hoger mogen zijn dan die welke betaald worden door de nationale vliegtuigen van hetzelfde type welke voor soortgelijke internationale diensten worden gebruikt.

2) a) de motorbrandstoffen, smeeroliën, reservedelen en de boorduitrusting, bestemd voor het uitsluitend gebruik in de vliegtuigen van de aangewezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en welke worden ingevoerd of aan boord genomen van die vliegtuigen, door of voor rekening van die maatschappijen, zullen bij hun binnenkomst op haar grondgebied en bij het vertrek daaruit zijn vrijgesteld van alle nationale rechten en heffingen, daaronder begrepen douanerechten en inspectiekosten, zelfs indien die voorraden zouden worden gebruikt of verbruikt gedurende vluchten boven genoemd grondgebied;

b) de door de aangewezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij gebruikte vliegtuigen, de motorbrandstoffen, smeeroliën, reservedelen, de boorduitrusting en het proviand, welke aan boord blijven van die vliegtuigen, zullen bij binnenkomst op haar grondgebied of vertrek daaruit zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten of andere soortgelijke rechten of heffingen, zelfs indien die voorraden zouden worden gebruikt of verbruikt gedurende vluchten boven dat grondgebied;

c) de aldus vrijgestelde voorraden zullen niet gelost mogen worden dan met toestemming van de douaneautoriteiten van de belanghebbende Overeenkomstsluitende Partij. Zij zullen, onder douanetoezicht, ter beschikking blijven van de aangewezen maatschappijen totdat ze weer worden uitgevoerd.

Artikel 7

Indien een Overeenkomstsluitende Partij het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst of haar Bijlage te wijzigen, zullen de Luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen daartoe overleg plegen; dit overleg zal moeten plaats hebben binnen dertig (30) dagen na de datum van het verzoek daartoe.

Indien genoemde autoriteiten tot overeenstemming komen inzake de in de Overeenkomst aan te brengen wijzigingen, zullen deze van kracht worden nadat zij bij een wisseling van diplomatieke nota's zijn bevestigd.

Voor de wijzigingen van de Bijlagen is geen diplomatieke notawisseling vereist; de datum waarop zij van kracht worden zal in gemeenschappelijk overleg tussen de Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden vastgesteld.

Artikel 8

In een geest van nauwe samenwerking zullen de Luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen op verzoek van een van hen overleg plegen, teneinde zich er van te verzekeren, dat de in deze

Overeenkomst omschreven beginselen worden toegepast en dat de doelstellingen ervan op een bevredigende wijze worden verwezenlijkt.

Artikel 9

1) De Overeenkomstsluitende Partijen zullen ieder geschil inzake de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst door middel van directe onderhandelingen tussen de Luchtvaartautoriteiten regelen.

Indien deze onderhandelingen mislukken, zal het geschil aan een scheidsgerecht worden voorgelegd.

2) Het scheidsgerecht zal zijn samengesteld uit 3 leden. Elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen zal een scheidsrechter aanwijzen en de beide scheidsrechters zullen tot overeenstemming moeten komen omtrent de aanwijzing van een onderdaan van een derde staat als voorzitter.

Indien binnen twee maanden nadat een van beide Overeenkomstsluitende Partijen de scheidsrechterlijke regeling van het geschil heeft voorgesteld, de beide scheidsrechters niet zijn aangewezen, of indien binnen een maand na hun aanwijzing de scheidsrechters niet tot overeenstemming zijn gekomen omtrent de aanwijzing van een voorzitter, zal elke Overeenkomstsluitende Partij de voorzitter van het Internationale Gerechtshof kunnen verzoeken de nodige aanwijzingen te verrichten.

3) Het scheidsgerecht neemt, indien het er niet in slaagt het geschil in der minne te schikken, een beslissing bij meerderheid van stemmen; voorzover de Overeenkomstsluitende Partijen niet het tegengestelde overeenkomen, stelt het zelf zijn procesregels vast en bepaalt het zelf zijn zetel.

4) De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich zich te houden aan de voorlopige maatregelen die tijdens het proces kunnen worden voorgeschreven als ook aan de scheidsrechterlijke uitspraak, welke laatste in ieder geval als beslissend zal worden beschouwd.

5) Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen zich niet houdt aan de scheidsrechterlijke beslissingen, zal de andere Overeenkomstsluitende Partij, zolang als deze nalatigheid duurt, de rechten of voorrechten, welke zij op grond van deze Overeenkomst aan de in gebreke zijnde Overeenkomstsluitende Partij had verleend, kunnen beperken, opschorten of intrekken.

6) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de vergoeding voor de werkzaamheden van haar scheidsrechter op zich nemen en de helft van de vergoeding van de aangewezen voorzitter.

Artikel 10

Deze Overeenkomst en haar Bijlagen zullen aangepast moeten worden aan iedere multilaterale overeenkomst, welke beide Overeenkomstsluitende Partijen eventueel zal binden.

Artikel 11

Elke Overeenkomstsluitende Partij zal te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij kennis kunnen geven van haar wens om deze Overeenkomst te beëindigen. Een zodanige kennisgeving zal tegelijkertijd worden gedaan aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

De Overeenkomst zal een einde nemen twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij deze kennisgeving in gemeenschappelijk overleg voor het einde van die termijn wordt ingetrokken. In geval de Overeenkomstsluitende Partij welke een dergelijke kennisgeving ontvangt, de ontvangst daarvan niet bevestigt, zal die kennisgeving geacht worden te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst daarvan door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 12

Deze Overeenkomst en haar Bijlage zullen worden medegedeeld aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

HOOFDSTUK II

Overeengekomen Diensten

Artikel 13

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden verleent aan de Regering van het Koninkrijk Marokko en wederkerig verleent de Regering van het Koninkrijk Marokko aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden het recht om door een of meer door hun onderscheiden Regeringen aangewezen maatschappijen de luchtdiensten te doen exploiteren, welke zijn omschreven in de routetabellen voorkomende in de Bijlage bij deze Overeenkomst. Deze diensten zullen verder worden aangeduid met de uitdrukking „overeengekomen diensten”.

Artikel 14

De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden overeenkomstig deze Overeenkomst aangewezen maatschappij of maatschappijen zal of zullen op het grondgebied van Marokko het recht genieten om in internationaal verkeer passagiers, post en goederen op te nemen of af te zetten bij de landingen en op de Nederlandse routes, vermeld in de hierbijgevoegde Bijlage.

De door de Regering van het Koninkrijk van Marokko overeenkomstig deze Overeenkomst aangewezen maatschappij of maatschappijen zal of zullen op het grondgebied van Nederland het recht genieten om in internationaal verkeer passagiers, post en goederen op te nemen of af te zetten bij de landingen en op de Marokkaanse routes, vermeld in de hierbijgevoegde Bijlage.

De door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij of maatschappijen zal of zullen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij bovendien het recht genieten om over te vliegen en er technische landingen te maken; zij zullen ook van de luchthavens en andere faciliteiten voor internationaal verkeer gebruik kunnen maken.

Artikel 15

1) De door elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen maatschappijen zullen verzekerd moeten zijn van een billijke en rechtvaardige behandeling teneinde gelijke mogelijkheden te hebben bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2) Zij zullen op de gemeenschappelijke trajecten rekening moeten houden met hun wederzijdse belangen teneinde hun onderscheiden diensten niet onredelijk te treffen.

3) a) De overeengekomen diensten op elk der in de tabellen van de Bijlage bij deze Overeenkomst voorkomende routes zullen als wezenlijk doel hebben het verschaffen, tegen een redelijke bezettingsgraad, van een capaciteit, die is aangepast aan de normale en te verwachten behoeften aan internationaal verkeer afkomstig van en bestemd voor het land waartoe de maatschappij welke die diensten exploiteert, behoort.

b) De door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen maatschappij of maatschappijen zal of zullen evenwel kunnen voldoen aan de verkeersbehoeften tussen het grondgebied van derde staten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor zover aan die behoeften niet wordt voldaan door de plaatselijke en regionale diensten van de andere Overeenkomstsluitende Partij tussen deze gebieden.

c) Een additionele capaciteit zal als aanvulling ingezet mogen worden, boven die voorzien in de eerste alinea van dit lid, telkens als de verkeersbehoeften van de landen welke op de route liggen, dit rechtvaardigen, hetgeen zal geschieden in gemeenschappelijk overleg en voor een voor elk geval vast te stellen tijdvak.

4) Wat betreft de overeengekomen diensten welke tussen de grondgebieden van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden ge-exploiteerd, zal besloten moeten worden tot een verdeling van de in te zetten capaciteit tussen de aangewezen maatschappijen van beide landen.

Artikel 16

De tussen de aangewezen maatschappijen overeengekomen exploitatieregelingen zullen de goedkeuring behoeven van de beide luchtvaartautoriteiten, die zich in het bijzonder zullen baseren op de statistieken welke zij op zich nemen geregeld aan elkaar mede te delen.

De aangewezen maatschappijen zullen tenminste een maand voor de aanvang van elke exploitatieperiode de typen vliegtuigen, de frequenties en de voorgenomen dienstregelingen kenbaar moeten maken. Latere wijzigingen zullen twee weken voor zij ingaan moeten worden ingediend.

Artikel 17

1) De overeengekomen diensten zullen in exploitatie genomen kunnen worden op voorwaarde dat:

a) de Overeenkomstsluitende Partij aan welke de rechten zijn verleend daartoe een of meer luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen;

b) de Overeenkomstsluitende Partij welke de rechten verleent aan genoemde maatschappijen de passende exploitatievergunning heeft afgegeven, hetgeen zij, onder voorbehoud van het bepaalde in lid 2 van dit artikel en in artikel 4, zo spoedig mogelijk zal doen.

2) Alvorens gemachtigd te worden om de overeengekomen diensten te openen zal van de aangewezen maatschappijen evenwel verlangd kunnen worden, dat zij ten overstaan van de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij welke de rechten verleent aantonen, dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden welke zijn voorgeschreven door de wetten en voorschriften die gewoonlijk door die autoriteiten worden toegepast ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten.

Artikel 18

1) De vaststelling van de tarieven welke toegepast zullen worden op de overeengekomen diensten voorkomende in deze Overeenkomst, zal in eerste instantie geschieden in gemeenschappelijk overleg tussen de aangewezen maatschappijen, rekening houdende met alle in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de economische exploitatie, een normale winst en de verschillen in de hoedanigheden van de dienst.

Die maatschappijen zullen tot een tarief komen:

a) hetzij door toepassing van de bepalingen welke aangenomen zouden kunnen zijn volgens de wijze van vaststellen van tarieven van de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA);

b) hetzij door rechtstreekse overeenstemming, zo nodig na overleg met de luchtvervoersmaatschappijen van derde landen, welke het geheel of gedeelten van dezelfde routes exploiteren.

2) De aldus vastgestelde tarieven zullen ter goedkeuring worden aangeboden aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen en in werking treden vijftien (15) dagen na ontvangst van de kennisgeving ervan door genoemde luchtvaartautoriteiten.

3) Indien de aangewezen luchtvervoersmaatschappijen er niet in zouden slagen tot overeenstemming te komen over de vaststelling van de tarieven overeenkomstig lid 1 hierboven of indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen doet weten niet akkoord te gaan met het haar overeenkomstig lid 2 hierboven voorgelegde tarief, zullen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen trachten tot een bevredigende regeling te komen.

SLOTBEPALING

Artikel 19

Deze Overeenkomst zal voorlopig worden toegepast van de datum van ondertekening af; zij zal in werking treden op een datum welke zal worden vastgelegd in een diplomatieke notawisseling waarin wordt vermeld, dat aan de door de nationale wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen vereiste formaliteiten is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Rabat, de 20e mei 1959, in tweevoud, in de Franse taal.

Voor het Koninkrijk
der Nederlanden,
(w.g.) H. GOEMANS

Voor het Koninkrijk
Marokko,
(w.g.) G. BERDUGO

Bijlage

Routetabellen

I. Nederlandse Routes:

Punten in Nederland, Brussel of Luxemburg, Duitsland of Zwitserland, Casablanca of Tanger, naar Liberia, Nigeria, Frans Equatoriaal Afrika, Belgisch Congo, Portugees West-Afrika.

II. Marokkaanse Routes:

Punten in Marokko, Parijs, Brussel, Duitsland of Zwitserland, Amsterdam naar Denemarken, Zweden, Noorwegen, Finland.

Opmerkingen:

1) De tussenlandingen in Duitsland of in Zwitserland zullen later worden vastgesteld in gemeenschappelijk overleg tussen de aangevozen maatschappijen.

2) De aangewezen maatschappijen zullen op elk der hierboven genoemde routes een of meer tussenlandingen kunnen laten vervallen voorzover deze gelegen zijn op het grondgebied van derde staten.

D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, lid 2, der Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal, alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst worden ingevolge artikel 19 voorlopig toegepast van 20 mei 1959 af en zullen definitief in werking treden op een datum te bepalen bij wisseling van nota's waarin wordt vermeld, dat aan de vereisten van de nationale wetgeving van beide landen is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, geldt de Overeenkomst ingevolge artikel 1, onder *b*, alleen voor Nederland.

J. GEGEVENS

Van het in de preambule der Overeenkomst bedoelde Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, gesloten te Chicago op 7 december 1944, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1959, 45. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, welke in artikel 12 en elders in de Overeenkomst wordt genoemd, is bij dit Verdrag opgericht.

Van het Statuut van het Internationale Gerechtshof, welk Hof wordt genoemd in artikel 9, lid 2, van de Overeenkomst, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* F 321. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1959, 38.

De Internationale Luchtvervoersvereniging, welke wordt genoemd in artikel 18, lid 1, van de Overeenkomst is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de tiende oktober 1959.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

J. DE QUAY.