

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1969 Nr. 89

---

---

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en  
de Republiek Cyprus inzake het handelsluchtverkeer;  
Nicosia, 18 april 1969*

B. TEKST

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the  
Republic of Cyprus on Commercial Scheduled Air Transport**

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Cyprus, hereinafter called in the present Agreement the Contracting Parties, both having ratified the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December 1944, hereinafter referred to in the present Agreement as the "Convention" and desiring to make arrangements for commercial scheduled air transport between and beyond their respective territories, and with a view to promoting tourism, have agreed on the following:

Article 1

For the purpose of the present Agreement and the Annex thereto the following terms have the following meaning, unless otherwise stated in the text:

- (a) "Aeronautical Authorities" means in the case of the Kingdom of the Netherlands the Director General of Civil Aviation and in the case of the Republic of Cyprus the Civil Aviation Administration of the Ministry of Communications and Works or in both cases any other agency or person authorized to perform the functions presently exercised by the said Authorities.
- (b) "Designated airline" means the airline that one of the Contracting Parties shall have designated in writing to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present

Agreement, as the airline which is to operate the international air services on the routes specified in Article 2 of the present Agreement.

- (c) "Territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have, in the application of the present Agreement the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention.

### Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex to the present Agreement.

Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

### Article 3

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

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

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article

2, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff, established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement, is in force in respect of that service.

#### Article 4

The designated airline of each Contracting Party shall communicate for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the inauguration of services on the routes specified in accordance with Article 2 of the present Agreement the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

#### Article 5

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate on any route specified in accordance with the Article 2 of the present Agreement.

2. In the operation of international air services on the routes specified in accordance with the Article 2 of the present Agreement, the designated airline of one Contracting Party shall take account of the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to effect unduly the air services which the latter airline operates on the same routes or parts of them.

#### Article 6

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to

prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### Article 7

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that those materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### Article 8

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### Article 9

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

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties and in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement.

6. Subject to the provisions of paragraph (3) of this Article, no tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party have not approved it.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

#### Article 10

Either Contracting Party undertakes to grant the other Party free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Party. Wherever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, this agreement shall apply.

#### Article 11

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 the present Agreement and the Annex thereto.

2. The Aeronautical Authorities of each of the Contracting Parties shall furnish the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, with all periodic statistical data of the designated airlines, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of each Contracting Party on the specified routes.

#### Article 12

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between Aeronautical Authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes, which shall state that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been completed.

2. Modifications to the Annex of this Agreement may be made by direct agreement between the competent Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and shall come into force upon exchange of notes through diplomatic channels.

#### Article 13

The present Agreement and the Annex to this Agreement will be amended so as to conform with any multilateral air transport convention which may become binding on both Contracting Parties.

#### Article 14

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the 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 before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### Article 15

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating

to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to submit the dispute for decision to some person or body or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

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

4. The expenses of the arbitration will be equally shared between the Contracting Parties.

#### Article 16

The charges imposed by either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, shall not be higher than those paid by its national aircraft operating international services.

#### Article 17

The present Agreement, any amendment to it and any exchange of notes under this Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

#### Article 18

1. The present Agreement shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall come into force on a date to be laid down in an exchange of diplomatic notes, which shall state that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been completed.

2. As regards the Kingdom of the Netherlands, the Agreement shall be applicable to the territory in Europe.

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

DONE, in duplicate, at Nicosia this eighteenth of April of the year one thousand nine hundred and sixty nine (1969), in the English language.

*For the Kingdom of the Netherlands*

(sd.) C. VREEDE

*For the Republic of Cyprus*

(sd.) N. DIMITRIOU

---



ANNEX

Section I

Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Republic of Cyprus.

Points of Departure	Intermediate Points	Points in the Netherlands	Points Beyond
(anyone or more of the following)	(anyone or more of the following if desired)		(anyone or more of the following if desired)
I) Points in Cyprus	Points in Greece Points in Turkey Points in Bulgaria Points in Roumania Points in Yugoslavia Budapest Vienna Zurich Munich Dusseldorf Frankfurt	Points in the Netherlands	London
II) Points in Cyprus	Points in Greece Points in Turkey Points in Bulgaria Points in Roumania Points in Yugoslavia Budapest Vienna Zurich Munich Dusseldorf Frankfurt	Points in the Netherlands	London Copenhagen Oslo Stockholm

Points of Departure	Intermediate Points	Points in the Netherlands	Points Beyond
III) Points in Cyprus	Points in Greece Points in Bulgaria Points in Roumania Belgrade Vienna Zurich Munich Dusseldorf Frankfurt	Points in the Netherlands	London Oslo Stockholm Copenhagen New York

Any point on the specified routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

**ANNEX  
Section II**

Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands.

Points of Departure	Intermediate Points	Points in Cyprus	Points Beyond
(anyone or more of the following)	(anyone or more of the following if desired)		(anyone or more of the following if desired)
I) Points in the Netherlands	Frankfurt Dusseldorf Munich Vienna Budapest Points in Yugoslavia Points in Bulgaria Points in Roumania Points in Turkey Points in Greece	Nicosia	Tel Aviv Amman Damascus

Points of Departure	Intermediate Points	Points in Cyprus	Points Beyond
II) Amsterdam	Frankfurt Dusseldorf Munich Zurich Vienna Belgrade Points in Turkey Points in Greece	Nicosia	Cairo Teheran Kuwait Bahrain Dhahran Karachi New Delhi Calcutta Bangkok Singapore Manila Jakarta Sydney Tokyo
III) Amsterdam	Frankfurt Dusseldorf Munich Zurich Vienna Belgrade Points in Greece	Nicosia	Cairo Khartoum Addis Abeba Nairobi or Dar es Salaam or Entebbe Johannesburg

Any point on the specified routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

C. VERTALING**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de  
Republiek Cyprus inzake het handelsluchtverkeer**

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Cyprus, hierna in deze Overeenkomst te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen, die beide het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld, hierna in deze Overeenkomst te noemen het „Verdrag”, hebben ondertekend, verlangend voorzieningen te treffen voor geregelde commerciële luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden en met het oog op de bevordering van het toerisme, zijn als volgt overeengekomen:

**Artikel 1**

In deze Overeenkomst en de daarbij behorende Bijlage hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis, tenzij in de tekst anders staat vermeld:

- (a) Onder „luchtvaartautoriteiten” wordt wat Nederland betreft, verstaan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst en wat de Republiek Cyprus betreft, de Dienst voor de Burgerluchtvaart van het Ministerie van Verbindingen en Openbare Werken of, in beide gevallen, andere instellingen of personen bevoegd de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld.
- (b) Onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan de luchtvaartmaatschappij die een van de Overeenkomstsluitende Partijen overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst, schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij heeft aangewezen als de luchtvaartmaatschappij die de internationale luchtdiensten zal exploiteren en de routes omschreven in artikel 2 van deze Overeenkomst.
- (c) „Grondgebied”, „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben voor de toepassing van deze Overeenkomst de betekenis daaraan toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag.

**Artikel 2**

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten voor het instellen van geregelde internationale luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst.

Zulke diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes” genoemd.

De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, de volgende rechten:

- (a) zonder landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;
- (b) op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoel-einden;
- (c) op het bedoelde grondgebied te landen op de punten voor die route aangegeven in de Bijlage bij deze Overeenkomst, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

### Artikel 3

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij is gerechtigd aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling te doen van de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van een zodanige aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. De luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen eisen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij hun aantoot dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld bij de wetten en voorschriften welke door deze autoriteiten gewoonlijk en op redelijke wijze ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag worden toegepast.

4. In elk geval waar niet ten genoegen van genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij berusten bij die andere Overeenkomstsluitende Partij of bij haar onderdanen, heeft de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij het recht de exploitatievergunning bedoeld in het tweede lid van dit artikel te weigeren, of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van de in artikel 2 bedoelde rechten door die aangewezen luchtvaartmaatschappij.

5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij is aangewezen en haar een vergunning is verleend, kan zij op ieder ogenblik een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits ten aanzien van die dienst een tarief, vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 9 van deze Overeenkomst, van kracht is.

## Artikel 4

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van iedere Overeenkomstsluitende Partij deelt ten minste dertig (30) dagen voor de invoering van de diensten op de routes omschreven overeenkomstig artikel 2 van deze Overeenkomst aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter goedkeuring mede welke soorten van luchtvaartuigen zullen worden gebruikt en wat de vliegroosters zijn. Hetzelfde geldt voor latere veranderingen.

## Artikel 5

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van iedere Overeenkomstsluitende Partij wordt op billijke wijze en gelijkelijk in de gelegenheid gesteld diensten te exploiteren op een route omschreven overeenkomstig artikel 2 van deze Overeenkomst.

2. Bij het exploiteren van internationale luchtdiensten op de routes omschreven overeenkomstig artikel 2 van deze Overeenkomst houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij rekening met de belangen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de luchtdiensten die de laatstgenoemde luchtvaartmaatschappij op dezelfde routes of delen daarvan exploiteert, hierdoor niet op onredelijke wijze worden getroffen.

## Artikel 6

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning te herroepen, of de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, of ten aanzien van de uitoefening van die rechten de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht:

- (a) in elk geval waarin niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen; of
- (b) ingeval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij welke die rechten verleent na te komen; of
- (c) ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Dit recht wordt slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijk herroeping, opschorting of het stellen van de in lid 1 van dit artikel genoemde voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten of voorschriften te voorkomen.

## Artikel 7

1. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op internationale diensten worden gebruikt, en hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden van die luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en heffingen, onder voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Voorraden motorbrandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand die in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden ingevoerd door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of aan boord genomen worden van de luchtvaartuigen geëxploiteerd door zulk een aangewezen luchtvaartmaatschappij, en die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van internationale diensten zijn vrijgesteld van alle nationale rechten en heffingen, daaronder begrepen douanerechten en inspectiekosten, opgelegd op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, zelfs wanneer die voorraden zullen worden gebruikt op de delen van de vlucht die boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord worden genomen worden afgelegd. Verlangd kan worden dat de bovengenoemde goederen onder douanetoezicht of controle blijven.

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

## Artikel 8

Passagiers op doorreis via het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden slechts aan een eenvoudige controle onderworpen. Bagage en vracht die rechtstreeks worden doorgevoerd zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

## Artikel 9

1. De tarieven te heffen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor vervoer

naar of uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden vastgesteld op redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening wordt gehouden met alle in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de diensten en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

2. De in lid 1 van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen, in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de gehele route of delen daarvan exploiteren, en die overeenstemming dient zo mogelijk te worden bereikt door middel van de procedure van de Internationale Luchtvervoersvereniging ter vaststelling van de tarieven.

3. De aldus overeengekomen tarieven worden tenminste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van invoering aan de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd; in bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, behoudens toestemming van de genoemde autoriteiten.

4. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een of meer van deze tarieven, of indien om een andere reden een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van lid 2 van dit artikel, of indien gedurende de eerste vijftien (15) dagen van de periode van dertig (30) dagen, genoemd in lid 3 van dit artikel, de ene Overeenkomstsluitende Partij de andere meedeelt dat zij een tarief, vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van lid 2 in dit artikel, onbevredigend acht, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een hun ingevolge lid 3 van dit artikel voorgelegd tarief of omtrent de vaststelling van een tarief ingevolge lid 4, wordt het geschil opgelost overeenkomstig de bepalingen van artikel 15 van deze Overeenkomst.

6. Geen nieuw tarief wordt van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen dit niet hebben goedgekeurd, behoudens het bepaalde in lid 3 van dit artikel.

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

#### Artikel 10

Elk der beide Overeenkomstsluitende Partijen verbindt zich de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht te verlenen tot het vrijelijk overmaken tegen de officiële wisselkoers van de netto-in-



komsten op haar grondgebied verworven ten gevolge van het vervoer van passagiers, bagage, postzendingen en vracht door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij. In alle gevallen waarin het betalingsverkeer tussen de Overeenkomstsluitende Partijen door een bijzondere overeenkomst wordt geregeld, is deze bijzondere overeenkomst van toepassing.

#### Artikel 11

1. In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen elkander van tijd tot tijd om de uitvoering en bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij te verzekeren.

2. De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verschaffen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een daartoe strekkend verzoek alle periodieke statistische gegevens welke redelijkerwijs kunnen worden verlangd om te kunnen beoordelen of eventueel veranderingen dienen te worden aangebracht in de capaciteit welke door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij ter beschikking wordt gesteld op de omschreven routes.

#### Artikel 12

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht bepalingen van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, kan zowel mondeling als schriftelijk geschieden, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek. Alle zodanig overeengekomen wijzigingen worden van kracht wanneer zij zijn bevestigd door middel van een diplomatieke notawisseling, in welke nota's, in geval van wijziging van de Overeenkomst, wordt verklaard dat de door de nationale wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen vereiste formaliteiten zijn vervuld.

2. Wijzigingen in de Bijlage bij deze Overeenkomst kunnen worden aangebracht bij rechtstreekse overeenstemming tussen de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen en worden van kracht na een diplomatieke notawisseling.

#### Artikel 13

Deze Overeenkomst en de Bijlage bij deze Overeenkomst worden zo nodig zodanig gewijzigd dat zij aansluiten bij de multilaterale luchtvaartverdragen die de Overeenkomstsluitende Partijen eventueel in de toekomst kunnen binden.

## Artikel 14

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan aan de andere Overeenkomstsluitende Partij te allen tijde mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen; deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een dergelijk geval treedt de Overeenkomst buiten werking twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling in onderling overleg voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 15

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

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een bepaalde persoon of instantie; het geschil kan ook op verzoek van een der Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, van wie elk der Overeenkomstsluitende Partijen er een aanwijst terwijl de derde door de twee aldus aangewezen scheidsrechters wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om een scheidsrechterlijke beslissing in het geschil wordt verzocht, en de derde scheidsrechter wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter aan te wijzen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak is benoemd, kan elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek richten tot de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsrechter of eventueel scheidsrechters te benoemen. In dat geval dient de derde scheidsrechter onderdaan te zijn van een derde staat en dient hij op te treden als President van het Scheidsgerecht.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe, zich aan iedere ingevolge lid 2 van dit artikel genomen beslissing te houden.

4. De kosten verbonden aan de behandeling door het scheids-gerecht worden gelijkelijk gedragen door de Overeenkomstsluitende Partijen.

#### Artikel 16

De door elke Overeenkomstsluitende Partij opgelegde heffingen voor het gebruik van de vliegvelden en andere luchtvaartfaciliteiten door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke betaald worden door haar nationale luchtvaartuigen op internationale lijnen.

#### Artikel 17

Deze Overeenkomst en wijzigingen daarop, alsmede notawisselingen ingevolge deze Overeenkomst, worden ter kennis gebracht van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 18

1. Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast van de datum van haar ondertekening af en treedt in werking op een datum vast te stellen bij diplomatieke notawisseling, in welke nota's dient te worden verklaard dat de door de nationale wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen vereiste formaliteiten zijn vervuld.

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

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

GEDAAN in tweevoud, te Nicosia, de achttiende april 1969, in de Engelse taal.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden  
(w.g.) C. VREEDE

Voor de Republiek Cyprus  
(w.g.) N. DIMITRIOU

---

**BIJLAGE****Deel I**

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Regering van de Republiek Cyprus.

Punten van vertrek	Tussengelegen punten	Punten in Nederland	Verder gelegen punten
(een of meer van de volgende)	(een of meer van de volgende indien gewenst)		(een of meer van de volgende indien gewenst)
I) Punten in Cyprus	Punten in Griekenland Punten in Turkije Punten in Bulgarije Punten in Roemenië Punten in Zuidslavië Boedapest Wenen Zürich München Dusseldorp Frankfort	Punten in Nederland	Londen
II) Punten in Cyprus	Punten in Griekenland Punten in Turkije Punten in Bulgarije Punten in Roemenië Punten in Zuidslavië Boedapest Wenen Zürich München Dusseldorp Frankfort	Punten in Nederland	Londen Kopenhagen Oslo Stockholm

Punten van vertrek	Tussengelegen punten	Punten in Nederland	Verder gelegen punten
III) Punten in Cyprus	Punten in Griekenland Punten in Bulgarije Punten in Roemenië Belgrado Wenen Zürich München Dusseldorp Frankfort	Punten in Nederland	Londen Oslo Stockholm Kopenhagen New York

De aangewezen luchtvaartmaatschappij kan naar keuze een punt op de omschreven route op enkele of alle vluchten overslaan.

#### BIJLAGE

##### Deel II

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden.

Punten van vertrek	Tussengelegen punten	Punten in Cyprus	Verder gelegen punten
(een of meer van de volgende)	(een of meer van de volgende indien gewenst)		(een of meer van de volgende indien gewenst)
I) Punten in Nederland	Frankfort Dusseldorp München Wenen Boedapest Punten in Zuidslavië Punten in Bulgarije Punten in Roemenië Punten in Turkije Punten in Griekenland	Nicosia	Tel Aviv Amman Damascus

Punten van vertrek	Tussengelegen punten	Punten in Cyprus	Verder gelegen punten
II) Amsterdam	Frankfort Dusseldorp München Zürich Wenen Belgrado Punten in Turkije Punten in Griekenland	Nicosia	Kairo Teheran Koeweit Bahrein Dhahran Karatsji New Delhi Calcutta Bangkok Singapore Manilla Djakarta Sydney Tokio
III) Amsterdam	Frankfort Dusseldorp München Zürich Wenen Belgrado Punten in Griekenland	Nicosia	Kairo Khartoem Addis Abeba Nairobi of Dar es Salaam of Entebbe Johannesburg

De aangewezen luchtvaartmaatschappij kan naar keuze een punt op de omschreven route op enkele of alle vluchten overslaan.

#### D. GOEDKEURING

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

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 18, eerste lid, in werking treden op een datum, vast te stellen bij diplomatieke notawisseling waarin wordt verklaard dat de door de nationale wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen vereiste formaliteiten zijn vervuld.

Zij worden echter ingevolge hetzelfde lid voorlopig toegepast van 18 april 1969 af.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 18, lid 2, alleen voor Nederland gelden.

#### J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 201.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (International Air Transport Association), welke wordt genoemd in artikel 9, lid 2, van de Overeenkomst, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de tweede juli 1969.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

J. LUNS.