

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1974 Nr. 17

---

---

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en  
Mauritius inzake luchtdiensten;  
met Bijlage;  
Port Louis, 15 november 1973*

B. TEKST

**Agreement between the Government of the Kingdom of the  
Netherlands and the Government of Mauritius  
relating to Air Services**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Mauritius hereinafter described as the "Contracting Parties":

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944;

And desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article I

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex

adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

- (b) the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of Mauritius, the Ministry charged with the responsibility for Civil Aviation and in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Director General of Civil Aviation, and in both cases any person or body authorised to perform the functions presently exercised in the said Ministry or by the said Director General;
- (c) the term "designated airline" shall mean an airline which one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party, in accordance with Article III of the present Agreement;
- (d) the terms "territory", "air services", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

## Article II

1. 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 thereto (hereinafter called "the agreed services" and the "specified routes").

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
- (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes, and
- (c) while operating an agreed service on a specified route, to make stops in the territory of the other Contracting Party at the point specified for that route in the Annex to the present Agreement, for the purpose of putting down or taking on international traffic in passengers, and/or cargo and/or mail, originating in or destined for the territory of the first Contracting Party or of a third country.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### Article III

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

2. On receipt of the designation, the 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 authorisation.

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 fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by them to the operations of air carriers and of international commercial air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of the airline or to withhold the grant to the airline of the rights specified in paragraph 2 of Article II of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Contracting Party or its nationals.

5. The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of Articles VIII and X have been complied with.

### Article IV

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

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline 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 V

The charges imposed in the territory of one 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 the aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

### Article VI

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines 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 VII

1. The designated airline of each Contracting Party shall, in all respects, enjoy fair and equal opportunity for the carriage of international traffic between and beyond the territories of the two Parties.

2. In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the agreed air services the interests of the designated airline of the other Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.

3. The air transport facilities available under the present Agreement shall bear a close relationship to the current and reasonably anticipated requirements of the public for such transport.

4. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load-factor, of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark and to disembark on such services international traffic destined for or coming from third countries at a point or points of the specified routes shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

- (1) to traffic requirements between the country of origin and the countries of destination,
- (2) to the requirements of through airline operation, and
- (3) to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

#### Article VIII

Each Contracting Party shall cause its designated airline to communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, prior to the inauguration of the agreed services, the type of service, the type of aircraft to be used and the flight schedules concerning the operation of the agreed services. The requirements of this article shall likewise apply to any changes concerning the agreed services.

#### Article IX

The designated airline of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on its agreed services.

#### Article X

1. In the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

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

3. The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article shall, if possible, be agreed by the airlines concerned of both Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

4. The tariffs so agreed be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Parties at least ninety days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty days from the date of submission, in accordance with paragraph 4 of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 4, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty days.

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 3 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 5 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3, the aeronautical authorities of the two Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 6 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XV.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

## Article XI

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

## Article XII

Either Contracting Party undertakes to grant to the other Contracting 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 and cargo by a designated airline of the other Contracting Party. Wherever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, this special agreement shall apply.

## Article XIII

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall exchange views regularly on the application and interpretation of the present Agreement.

## Article XIV

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement or its Annex, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between the Aeronautical Authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

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

3. Any modification of the Annex of the present Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph (1) above, shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take immediate effect.

## Article XV

1. If any dispute arises relating to the interpretation or application of the present Agreement the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body.

## Article XVI

Either Contracting Party may, at any time, give written notice to the other, of its desire to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve 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 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

## Article XVII

1. The Annex attached to the present Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise expressly provided.

2. 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 accomplished.

3. As regards the Kingdom of the Netherlands, the Agreement shall be applicable to the Kingdom in Europe only.

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

DONE at Port Louis, this fifteenth day of November, 1973 in duplicate in the English language.

(sd.) J. POLDERMAN

For the Government of the  
Kingdom of the Netherlands

(sd.) S. RAMGOOLAM

For the Government of  
Mauritius

---



## Annex

### Section I

The airline designated by the Government of Mauritius shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified in this Section and to land for traffic purposes in the territory of the Kingdom of the Netherlands at the point therein specified.

Points in Mauritius – two or three points in Africa and/or the Near East – one or two points in Europe – Point in the Netherlands – Points beyond.

### Section II

The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified in this Section and to land for traffic purposes in the territory of Mauritius at the point therein specified.

Points in the Netherlands – one or two points in Europe – two or three points in the Near East and/or Africa – Point in Mauritius – Points beyond.

### Section III

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

2. It is understood that under the above route description, the agreed services may be operated via the different intermediate points.

3. Nothing will prevent the designated airline of either Contracting Party to serve other points than those specified in Sections I and II provided that no traffic rights are exercised between those points and the point in the territory of the other Contracting Party.

---

C. VERTALING**Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der  
Nederlanden en de Regering van Mauritius inzake luchtdiensten**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Mauritius, hierna te noemen de „Overeenkomstsluitende Partijen”;

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld, en

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

Zijn als volgt overeengekomen:

**Artikel I**

Tenzij uit de inhoud van deze Overeenkomst anders blijkt, hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

- a) „het Verdrag”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 van dat Verdrag aangenomen wijzigingen van de bijlagen of het Verdrag, voor zover deze bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn aangenomen;
- b) „luchtvaartautoriteiten”: wat Mauritius betreft het Ministerie belast met de verantwoordelijkheid voor de burgerluchtvaart; en wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, en in beide gevallen personen of instellingen die gemachtigd zijn de functies te vervullen die thans worden uitgeoefend door het genoemde Ministerie of de genoemde Directeur-Generaal;
- c) „aangewezen luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij, die de ene Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk heeft aangewezen aan de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig het bepaalde in artikel III van deze Overeenkomst;
- d) „grondgebied”, „luchtdiensten”, „internationale luchtdienst” en „landingen anders dan voor verkeersdoeleinden”: de betekenis die daaraan onderscheidenlijk wordt toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag.

## Artikel II

1. 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 (hierna te noemen „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes”).

2. Onverminderd de bepalingen van deze Overeenkomst heeft de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij de volgende rechten:

- a) om zonder landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen,
- b) om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen voor andere dan verkeersdoeleinden,
- c) om bij het exploiteren van een overeengekomen dienst op een omschreven route te landen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor het opnemen en afzetten van passagiers en/of vracht en/of post, afkomstig van of bestemd voor het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij of van een derde land.

3. Geen van de in het tweede lid van dit artikel vervatte bepalingen wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht of post, bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

## Artikel III

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 dergelijke aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in de leden 3 en 4 van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen eisen, dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij hun aantoonst dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld bij de wetten en voorschriften welke door deze autoriteiten gewoonlijk ten aanzien van de werkzaamheden van luchtvervoerders en van de exploitatie van internationale commerciële luchtdiensten worden toegepast.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht te weigeren de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappij te aanvaarden, of de luchtvaartmaatschappij de in het tweede lid van Artikel II van deze Overeenkomst omschreven rechten te onthouden, of aan de uitoefening van deze rechten door de luchtvaartmaatschappij zodanige voorwaarden te verbinden als door haar noodzakelijk worden geacht, in elk geval waarin niet ten genoegen van die Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de andere Overeenkomstsluitende Partij of haar onderdanen.

5. Indien een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en haar een machtiging is verleend kan zij op ieder tijdstip een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits aan het bepaalde in de artikelen VIII en X is voldaan.

#### Artikel IV

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning te herroepen of de uitoefening van de in artikel II 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 daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij, die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen; of
- b) ingeval de 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 onmiddellijke 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 V

De heffingen opgelegd binnen het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartfaciliteiten door de luchtvaartuigen van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen het hoger zijn dan die welke worden

betaald door de luchtvaartuigen van een nationale luchtvaartmaatschappij tijdens de uitvoering van soortgelijke internationale luchtdiensten.

#### Artikel VI

1. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op internationale diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, reserve-delen, 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 lasten, 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, ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord genomen van de door een zodanige aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen en alleen bestemd voor gebruik tijdens de exploitatie van internationale luchtdiensten, zijn vrijgesteld van alle nationale rechten en heffingen, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten, opgelegd in het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden worden gebruikt op delen van de vlucht boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij, waar zij aan boord zijn genomen. De hierboven bedoelde goederen kunnen op verzoek onder douanetoezicht of -controle worden gehouden.

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

#### Artikel VII

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij wordt op billijke wijze en gelijkelijk in de gelegenheid gesteld tot het verrichten van internationaal vervoer tussen en via de grondgebieden van de beide Partijen.

2. Bij het exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen van de overeengekomen diensten wordt rekening gehouden met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, zodat de diensten die laatstgenoemde maatschappij op dezelfde routes of delen daarvan onderhoudt niet op onredelijke wijze worden getroffen.

3. De krachtens deze Overeenkomst beschikbare luchtvaartfaciliteiten dienen te worden afgestemd op de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften van het publiek aan zodanig vervoer.

4. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door een aangewezen luchtvaartmaatschappij hebben als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de behoeften aan vervoer tussen het land waarvan een zodanige luchtvaartmaatschappij een onderdaan is en het land waarvoor dit vervoer uiteindelijk is bestemd. Het recht tot het opnemen en afzetten op zodanige diensten van internationaal vervoer, bestemd voor of afkomstig uit derde landen op een punt of op punten van de omschreven routes wordt uitgeoefend overeenkomstig de algemene beginselen van een ordelijke gang van zaken die door beide Partijen worden gehuldigd en het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

- 1) de vervoersbehoeften tussen het land van oorsprong en de landen van bestemming,
- 2) de eisen welke de exploitatie van lange-afstandsdiensten stelt, en
- 3) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen dienst gaat, nadat rekening is gehouden met plaatselijke en regionale diensten.

#### Artikel VIII

Elke Overeenkomstsluitende Partij draagt aan de door haar aangewezen luchtvaartmaatschappij op aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij zo tijdig mogelijk voorafgaande aan de opening van de overeengekomen diensten mededeling te doen van het type dienst, het type van de te bezigen luchtvaartuigen en de dienstregeling der vluchten op de te exploiteren overeengekomen diensten. De in dit artikel gestelde voorwaarden zijn op gelijke wijze van toepassing op de in de overeengekomen diensten aan te brengen wijzigingen.

#### Artikel IX

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verschaft aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een daartoe strekkend verzoek periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs kunnen

worden verlangd om te kunnen beoordelen of eventueel veranderingen dienen te worden aangebracht in de capaciteit die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten ter beschikking wordt gesteld.

### Artikel X

1. In de volgende leden wordt aan de term „tarief” de volgende betekenis gehecht: prijzen betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waarop deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor agent-schappen of andere hulpdiensten, doch met uitsluiting van de ver-goeding of voorwaarden voor het vervoer van post.

2. De tarieven te heffen door de luchtvaartmaatschappijen van de ene Partij voor vervoer naar of uit het grondgebied van de andere Partij worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

3. De in het tweede lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Over-eenkomstsluitende Partijen, na overleg met de andere luchtvaartmaat-schappijen die de gehele route of een gedeelte daarvan exploiteren, en die overeenstemming dient, zo mogelijk, te worden bereikt door middel van de procedures van de Internationale Luchtvervoersver-eniging („International Air Transport Association”) ter vaststelling van de tarieven.

4. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaart-  
autoriteiten van de beide Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten  
minste negentig dagen voor de voorgestelde datum van invoering.  
In bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, behoudens  
toestemming van de genoemde autoriteiten.

5. Deze goedkeuring kan uitdrukkelijk worden gegeven. Indien  
geen van de luchtvaartautoriteiten binnen dertig dagen na de datum  
van voorlegging overeenkomstig het vierde lid van dit artikel haar  
afkeuring heeft uitgesproken, worden deze tarieven als goedgekeurd  
beschouwd. Ingeval het tijdvak van voorlegging is verkort, als be-  
doeld in het vierde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeen-  
komen dat de periode waarin de afkeuring moet worden medegedeeld  
korter zal zijn dan dertig dagen.

6. Indien een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig  
het derde lid van dit artikel, of indien gedurende het tijdvak bedoeld  
in het vijfde lid, een der luchtvaartautoriteiten de andere luchtvaart-  
autoriteit kennis geeft van haar afkeuring van een tarief, waarover

overeenkomstig het bepaalde in het derde lid overeenstemming is bereikt, trachten de luchtvaartautoriteiten van de beide Partijen, na overleg met de luchtvaartautoriteiten van enige andere Staat wier advies zij nuttig beschouwen, in onderling overleg het tarief vast te stellen.

7. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het vierde lid van dit artikel, of over de vaststelling van een tarief volgens het zesde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel XV.

8. Een tarief vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel, blijft van kracht tot een nieuw tarief is vastgesteld. De geldigheidsduur van een tarief wordt echter krachtens dit lid niet verlengd met meer dan twaalf maanden na de datum waarop anders het tarief zou zijn vervallen.

#### Artikel XI

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een zeer vereenvoudigde douanecontrole. Bagage en lading in direct transitoverkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

#### Artikel XII

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen neemt op zich aan de andere Overeenkomstsluitende Partij vrije overmaking toe te staan, tegen de officiële wisselkoers, van het batig saldo van ontvangsten en uitgaven, geboekt op haar gebied in verband met het vervoer van passagiers, bagage, post en vracht. Indien het betalingsstelsel tussen de Overeenkomstsluitende Partijen is geregeld door een afzonderlijk verdrag, is dit afzonderlijk verdrag van toepassing.

#### Artikel XIII

In een geest van nauwe samenwerking wisselen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen regelmatig van gedachten omtrent de toepassing en de uitlegging van deze Overeenkomst.

#### Artikel XIV

1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst of haar Bijlage te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken; dit overleg, dat kan plaatshebben 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.



2. Wijzigingen van deze Overeenkomst, waartoe tijdens het in het eerste lid bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen en treden in werking op de dag waarop beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun landen constitutioneel vereiste procedures is voldaan.

3. Wijzigingen van de Bijlage bij deze Overeenkomst, waartoe tijdens het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en treden onmiddellijk in werking.

#### Artikel XV

1. Indien een geschil ontstaat omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen dit te regelen door onderling overleg; indien zij daar niet in slagen wordt het geschil ter regeling verwezen naar de Overeenkomstsluitende Partijen.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of een lichaam.

#### Artikel XVI

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling doen van haar verlangen deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een dergelijke mededeling wordt gedaan, wordt deze Overeenkomst beëindigd twaalf maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van beëindiging 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 dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel XVII

1. De aan deze Overeenkomst gehechte Bijlage wordt geacht deel uit te maken van de Overeenkomst en alle verwijzingen naar de Overeenkomst zijn tevens verwijzingen naar de Bijlage, tenzij uitdrukkelijk anders is vermeld.

2. Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast te rekenen van de datum van haar ondertekening en zij treedt in werking op een datum, vast te leggen in een diplomatieke notawisseling, waarin wordt verklaard dat de door de nationale wetgeving van elke Overeenkomst-sluitende Partij vereiste formaliteiten zijn vervuld.

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

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, hiertoe door hun onderscheiden Regeringen behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Port Louis de vijftiende november 1973 in tweevoud in de Engelse taal.

(w.g.) J. POLDERMAN

Voor de Regering van het  
Koninkrijk der Nederlanden

(w.g.) S. RAMGOOLAM

Voor de Regering van  
Mauritius

---

## Bijlage

### Afdeling I

De door de Regering van Mauritius aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht in beide richtingen luchtdiensten te exploiteren op de in deze Afdeling omschreven route en voor verkeersdoeleinden te landen op het daarin aangegeven punt op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden.

Punten in Mauritius – twee of drie punten in Afrika en/of het Nabije Oosten – een of twee punten in Europa – punt in Nederland – verder gelegen punten.

### Afdeling II

De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht in beide richtingen luchtdiensten te exploiteren op de in deze Afdeling omschreven route en voor verkeersdoeleinden te landen op het daarin aangegeven punt op het grondgebied van Mauritius.

Punten in Nederland – een of twee punten in Europa – twee of drie punten in het Nabije Oosten en/of Afrika – punt in Mauritius – verder gelegen punten.

### Afdeling III

1. Punten op de omschreven routes kunnen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, op een of alle vluchten worden overgeslagen.

2. Het is verstaan dat op grond van de bovengenoemde routebeschrijving de overeengekomen diensten mogen worden geëxploiteerd via de verschillende tussenliggende punten.

3. Niets verhindert de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen andere dan de in de Afdelingen I en II vermelde punten aan te doen, mits geen vervoersrechten worden uitgeoefend tussen deze punten en het punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

---

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met Bijlage, zullen ingevolge artikel XVII, tweede lid, in werking treden op een datum, vast te leggen in een diplomatieke notawisseling waarin wordt verklaard dat de door de nationale wetgeving van elke Overeenkomstsluitende Partij vereiste formaliteiten zijn vervuld.

Zij worden ingevolge hetzelfde lid voorlopig toegepast vanaf 15 november 1973.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft zal de Overeenkomst, met Bijlage, ingevolge artikel XVII, derde lid, alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de Engelse tekst geplaatst in *Stb.* H 165. Voor de vertaling in het Nederlands van het Verdrag, zoals bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961, zie *Trb.* 1973, 109.

Voor een overzicht van de wijzigingen van bovengenoemd Verdrag bedoeld in artikel I, letter a, van de onderhavige Overeenkomst zie rubriek J van *Trb.* 1973, 109.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA), naar welke vereniging in artikel X, derde lid, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de zesde februari 1974.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
M. VAN DER STOEL.