

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1981 Nr. 17

---

---

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat  
Qatar inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden  
grondgebieden, met bijlage;  
's-Gravenhage, 6 december 1980*

B. TEKST

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the State of  
Qatar for air services between and beyond their respective territories**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the  
Government of the State of Qatar hereinafter referred to as the  
Contracting Parties;

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

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said  
Convention, for the purpose of establishing air services between and  
beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article I

*Definitions*

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

a. the term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the  
Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public

Works or any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister; and in the case of the State of Qatar the Minister of Communications and Transport or any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister;

b. 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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

c. the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article III of the present Agreement;

d. the term "tariff" means the prices to be paid for carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

e. the terms "territory", "airline", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 2, and 96 of the Convention.

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

## Article II

### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the designated airline of that other Contracting Party:

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; and

c. to make stops in the said territory for the purpose of taking up and putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination, while operating a service on a route agreed upon and specified in the Annex drawn up in application of this Agreement. Such services and routes are hereafter referred to as "agreed services" and "specified routes" respectively.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the airline of a Contracting Party the privilege of taking up, in the

territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### Article III

#### *Designation of airlines*

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 airline designated the appropriate operating authorizations.

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 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 authorizations 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 right specified in Article II, 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. Subject to the provisions of paragraph 3 of this Article, when an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services for which it has been designated, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article X of this Agreement is in force in respect of those services.

6. The designated airline shall submit to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least 30 days prior to the commencement of the operation of an agreed service the frequency, schedule and type of aircraft. The same applies to subsequent modifications.

### Article IV

#### *Revocation or suspension of operating authorizations*

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article

II of this 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 provisions of this Agreement.

2. The right to revoke, suspend or impose conditions shall be exercised after consultation with the other Contracting Party unless immediate revocation, suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws and regulations or further failure to operate in accordance with the provisions of this Agreement.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article XIV shall not be prejudiced.

## Article V

### *Principles governing operation of Agreed Services*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

3. The air services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirement of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territories of the Contracting Parties.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- a. traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- b. traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- c. the requirements of through airline operation.

## Article VI

### *Applicability of Laws and Regulations*

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the arrival in, or departure from its territory of passengers, crews, and cargo and in particular regulations regarding passports, customs, medical and quarantine formalities shall be applicable to passengers, crews, and cargo arriving in, or departing from the territory of one Contracting Party in aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.
3. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

## Article VII

### *Airworthiness, Certificates and Licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the air services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to and in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to any of its nationals by the other Contracting Party.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued or rendered valid by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or

aircraft, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement in these matters regarding flight safety will constitute ground for the application of Article IV of this Agreement.

#### Article VIII

##### *Equal Treatment*

1. The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

2. Neither of the Contracting Parties shall give a preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

#### Article IX

##### *Exemption from Customs and other Duties*

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel 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 similar charges 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 fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the 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 exempted from all 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 fuel 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 X

### *Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for transport 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, characteristics of service, and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall if possible, be agreed between the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over all or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the procedures of the International Air Transport Association for establishing tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least thirty 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 days of the thirty 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 and on the determination of any tariff under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XIV of this Agreement.

6. 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 XI

##### *Transfer of Earnings*

Each Contracting Party grants to the airline of the other Contracting Party the right of free transfer in convertible currency of the excess of receipts over expenditure, obtained by each in the normal course of its business.

Such transfers shall be granted regularly and currently and shall be based on prevailing foreign exchange market rates applicable to current payments. No charges, other than normal bank charges, shall be applicable to such transfers.

#### Article XII

##### *Exemption from Taxation*

1. Income or profits derived from the operation of an aircraft in international traffic by either designated airline, which is resident for purposes of income taxation in the territory of one Contracting Party, shall be exempt from any income tax and all other taxes on profits imposed by the Government of the other Contracting Party.

2. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as property pertaining to the operation of such aircraft shall not be taxable in the territory of the other Contracting Party.

#### Article XIII

##### *Consultation*

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

2. Either Contracting Party may request consultations in writing which shall begin within a period of sixty days of the date of receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.



## Article XIV

### *Settlement of Disputes*

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall 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, who shall act as President of the tribunal, to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal; the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty 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 at the request of either Contracting Party 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 tribunal.

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

4. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

## Article XV

### *Modifications*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement or the Annex thereto, 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 days from the date of the request.

2. Any modifications of this 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 provisionally on the date of such agreement pending each Contracting Party informing the other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

3. Any modifications of the Annex to this 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 XVI

##### *Registration with ICAO*

This Agreement and any modification thereof, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### Article XVII

##### *Coming into Force*

This Agreement shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall come into force on the date of the last notification by either Contracting Party to the other that it has complied with its national constitutional requirements.

#### Article XVIII

##### *Termination*

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

2. The notice mentioned in paragraph 1 shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization, and shall become effective twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless such notice 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 Organization.

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

DONE at The Hague on 6 December 1980 in duplicate in the English language.

*For the Government of the  
Kingdom of the Netherlands,*  
(sd.) C. A. VAN DER KLAUW

*For the Government of  
the State of Qatar,*  
(sd.) RASHED M.  
AL-KHATER

## ANNEX

I. Routes to be operated by the airline designated by the Government of the State of Qatar:

Doha-Amsterdam-London.

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

Amsterdam-Doha-Singapore.

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

IV. Nothing will prevent the designated airlines to serve other points than those under I. and II., provided that no traffic rights are exercised between those points and the point in the territory of the other Contracting Party, provided at least fortyfive days notice is given to the Aeronautical Authorities concerned.

---

C. VERTALING

**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat Qatar inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Staat Qatar, hierna te noemen: de Overeenkomstsluitende Partijen;

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld;

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

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel I

*Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Overeenkomst betekent, tenzij uit het zinsverband anders blijkt:

a. de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten”, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat of de persoon of instantie die bevoegd is een van de thans door deze Minister

uitgeoefende functies te vervullen; en, wat de Staat Qatar betreft, de Minister van Verbindingen en Vervoer of de persoon of instantie die bevoegd is een van de thans door deze Minister uitgeoefende functies te vervullen;

b. de uitdrukking „Verdrag” het Verdrag inzake de Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld, met inbegrip van alle krachtens artikel 90 van dat Verdrag aanvaarde Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn aanvaard;

c. de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij” een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig artikel III van deze Overeenkomst is aangewezen en gemachtigd;

d. de uitdrukking „tarief” de prijzen van het vervoer van passagiers en vracht, alsmede de voorwaarden waarop deze prijzen worden toegepast, met inbegrip van de prijzen en de voorwaarden die betrekking hebben op de diensten van agentschappen en andere hulpdiensten, echter met uitzondering van de vergoedingen en de voorwaarden met betrekking tot het vervoer van post;

e. de uitdrukkingen „grondgebied”, „luchtvaartmaatschappij”, „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden”, hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag wordt toegekend.

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

## Artikel II

### *Verlening van rechten*

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten ten behoeve van de door die andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij:

a. het recht over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen zonder te landen;

b. het recht op het bedoelde grondgebied te landen, anders dan voor verkeersdoeleinden; en

c. het recht op het bedoelde grondgebied te landen voor het opnemen of afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer, afzonderlijk of gecombineerd, bij de exploitatie van een dienst op een route, overeengekomen en omschreven in de Bijlage die ter uitvoering van deze Overeenkomst is opgesteld. Deze diensten en routes worden

hierna onderscheidenlijk de „overeengekomen diensten” en de „omgeschreven routes” genoemd.

2. Geen van de bepalingen in het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot het opnemen, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, van passagiers, vracht of post, vervoerd tegen beloning of vergoeding en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

### Artikel III

#### *Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen*

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht, in een schriftelijke mededeling, gericht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, één luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van deze aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, onverminderd het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunningen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen verlangen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij tot hun genoegen aantoonde te voldoen aan de eisen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten, gesteld bij de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijze door deze autoriteiten worden toegepast overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag.

4. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunningen niet te verlenen of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van het in artikel II omschreven recht door een aangewezen luchtvaartmaatschappij, wanneer niet ten genoegen van genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijke toezicht op deze luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, of bij haar onderdanen.

5. Onverminderd de bepalingen in het derde lid van dit artikel kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan wie de vergunning is verleend, op elk gewenst tijdstip een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten waarvoor zij is aangewezen, mits met betrekking tot deze diensten een overeenkomstig het bepaalde in artikel X van deze Overeenkomst vastgesteld tarief van kracht is.

6. Ten minste 30 dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen luchtdienst stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van de frequentie, de dienstregeling en het type luchtvaartuig. Dit is eveneens van toepassing op latere wijzigingen.

#### Artikel IV

##### *Intrekking of opschorting van exploitatievergunningen*

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de in artikel II van deze Overeenkomst omschreven rechten door de luchtvaartmaatschappij die door de andere Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen, op te schorten of aan de uitoefening van deze rechten de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden, indien:

a. niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijke toezicht op deze luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij; of

b. deze luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten of de voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die haar deze rechten heeft verleend, na te leven; of

c. de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke de exploitatie uit te oefenen overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst.

2. Het recht tot intrekking of opschorting of tot het stellen van voorwaarden wordt uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijke intrekking of opschorting of het onmiddellijk stellen van voorwaarden noodzakelijk is ter voorkoming van verdere inbreuken op wetten en voorschriften of van verder verzuim in de uitoefening van de exploitatie overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst.

3. Ingeval een der Overeenkomstsluitende Partijen gebruik maakt van haar rechten krachtens dit artikel, blijven de in artikel XIV toegekende rechten van de andere Overeenkomstsluitende Partij onverlet.

#### Artikel V

##### *Beginselen inzake de exploitatie van overeengekomen diensten*

1. De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houdt de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij rekening met de belangen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, zodat de diensten die de laatstgenoemde luchtvaartmaatschappij op dezelfde routes of een deel daarvan onderhoudt, niet op onredelijke wijze worden getroffen.

3. De luchtdiensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden onderhouden, dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoefte van het publiek op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel het verschaffen, bij een redelijke bezettingsgraad, van capaciteit die beantwoordt aan de huidige en de redelijkerwijze te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen.

4. In het vervoer van passagiers, vracht en post, zowel opgenomen als afgezet op punten van de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat welke de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, wordt voorzien overeenkomstig de algemene beginselen volgens welke de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

a. de behoeften aan vervoer naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

b. de vervoersbehoeften van het gebied dat door de luchtvaartmaatschappij wordt aangedaan, nadat rekening is gehouden met andere vervoerdiensten, ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die te zamen dit gebied vormen; en

c. de eisen die de exploitatie van doorgaande luchtdiensten stelt.

## Artikel VI

### *Toepasselijkheid van wetten en voorschriften*

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd bij het binnenvoeren op of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het bedoelde grondgebied.

2. De wetten en voorschriften van elk der Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de aankomst op of vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningen en vracht, en in het bijzonder de voorschriften

betreffende paspoorten, douane, quarantaine en medische aangelegenheden, zijn van toepassing op passagiers, bemanningen en vracht bij het binnenkomen op of het verlaten van het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij in luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

## Artikel VII

### *Bewijzen van luchtwaardigheid en vergunningen*

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog van kracht zijn, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van luchtdiensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag gestelde normen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar onderdanen zijn uitgereikt, te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de voorrechten of voorwaarden, verbonden aan de in het eerste lid van dit artikel genoemde vergunningen of bewijzen die door de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij zijn uitgereikt aan of geldig verklaard met betrekking tot een persoon of luchtvaartuig, een afwijking van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen zouden toestaan en indien deze afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij, ten einde zich ervan te vergewissen of het desbetreffende gebruik voor hen aanvaardbaar is. Indien geen bevredigende overeenstemming bereikt wordt inzake deze aangelegenheden de vliegveiligheid betreffende, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel IV van deze Overeenkomst.

## Artikel VIII

### *Gelijke behandeling*

1. De kosten die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de luchtvaartuigen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden berekend voor het gebruik van luchthavens en andere lucht-



vaartvoorzieningen, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan luchtvaartuigen van een nationale luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.

2. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke aangelegenheden of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

## Artikel IX

### *Vrijstelling van douanerechten en andere heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen op internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede de zich aan boord daarvan bevindende normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, en proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen), zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke heffingen, op voorwaarde dat deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Voorraden motorbrandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, ingevoerd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord genomen van de door deze luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen en uitsluitend bestemd voor gebruik tijdens de exploitatie van internationale luchtdiensten, zijn vrijgesteld van alle rechten en heffingen, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten, opgelegd op het grondgebied van de eerstgenoemde 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 toezicht of controle van de douane 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 X

### *Tarieven*

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij worden geheven voor het vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, worden op een redelijk niveau vastgesteld, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de route of een deel daarvan exploiteren. Deze overeenstemming dient, indien mogelijk, te worden bereikt met gebruikmaking van de procedures voor het vaststellen van tarieven van de Internationale Luchtvervoersvereniging.

3. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste dertig dagen voor de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, indien de genoemde autoriteiten zulks overeenkomen.

4. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen over deze tarieven, of indien door enige andere oorzaak een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, of indien in de loop van de eerste vijftien dagen van het tijdvak van dertig dagen, bedoeld in het derde lid van dit artikel, een der Overeenkomstsluitende Partijen aan de andere Overeenkomstsluitende Partij kennis geeft van haar bezwaar tegen enig tarief, overeengekomen overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, 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 tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel, of omtrent de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid, wordt het geschil opgelost overeenkomstig de bepalingen van artikel XIV van deze Overeenkomst.

6. Een tarief wordt niet van kracht indien dit niet door de luchtvaartautoriteiten van de onderscheiden Overeenkomstsluitende Partijen is goedgekeurd.

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 XI

### *Overmaking van inkomsten*

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht van vrije overmaking, in convertibele valuta, van het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven, door elke luchtvaartmaatschappij verkregen tijdens het normale verloop van haar exploitatie.

Deze overmakingen worden regelmatig en zonder verwijl toegestaan en zijn gebaseerd op de gangbare koersen op de markt voor buitenlandse valuta voor lopende betalingen. Op deze overmakingen zijn geen andere kosten van toepassing dan de normale bankkosten.

## Artikel XII

### *Vrijstelling van belasting*

1. De inkomsten en winsten die zijn verkregen uit de exploitatie van een luchtvaartuig dat in het internationale luchtverkeer wordt gebruikt door een aangewezen luchtvaartmaatschappij die voor de toepassing van de inkomstenbelasting is gevestigd op het grondgebied van één der Overeenkomstsluitende Partijen, zijn vrijgesteld van inkomstenbelasting en alle andere belastingen op winsten, die door de Regering van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden geheven.

2. De luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen op internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede de op het gebruik daarvan betrekking hebbende benodigdheden, zijn niet belastbaar op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

## Artikel XIII

### *Overleg*

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen, in een geest van nauwe samenwerking, van tijd tot tijd overleg met elkaar, ten einde de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij te verzekeren.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan schriftelijk verzoeken om overleg, dat een aanvang dient te nemen binnen een periode van zestig dagen, te rekenen van de datum van ontvangst van het verzoek, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen instemmen met een verlenging van deze periode.

#### Artikel XIV

##### *Regeling van geschillen*

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats 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 persoon of instantie; indien zij zulks niet overeenkomen, wordt het geschil op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er één door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal optreden, wordt benoemd door de twee andere aangewezenen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen zestig dagen na het tijdstip waarop een van de Overeenkomstsluitende Partijen langs diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil aan een scheidsgerecht wordt verzocht, en de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig dagen benoemd. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen een scheidsman of eventueel scheidsmannen benoemen. In dat geval dient de derde scheidsman onderdaan te zijn van een derde Staat en op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen onderwerpen zich aan iedere in gevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing.

4. De kosten van het scheidsgerecht worden gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen gedragen.

#### Artikel XV

##### *Wijzigingen*

1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht

enige bepaling van deze Overeenkomst of van de Bijlage daarbij te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten en vangt aan binnen een termijn van zestig dagen, te rekenen van de datum van het verzoek.

2. Wijzigingen in deze Overeenkomst waartoe gedurende het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen en treden voorlopig in werking op de datum van die overeenkomst, in afwachting van de schriftelijke mededeling van elk der Overeenkomstsluitende Partijen aan de andere Partij, dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

3. Wijzigingen in 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 XVI

##### *Registratie bij de ICAO*

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie geregistreerd.

#### Artikel XVII

##### *Inwerkingtreding*

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van de ondertekening daarvan en treedt in werking op de datum van de laatste kennisgeving van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen aan de andere Partij dat zij aan de nationale constitutionele vereisten heeft voldaan.

#### Artikel XVIII

##### *Beëindiging*

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij mededelen dat zij heeft besloten deze Overeenkomst te beëindigen.

2. De in het eerste lid bedoelde mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en wordt van kracht twaalf maanden na de datum van ontvangst van de mededeling

door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg wordt ingetrokken vóór het einde van dit tijdvak.

Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen bericht van ontvangst wordt ontvangen wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

GEDAAN te 's-Gravenhage, op 6 december 1980 in tweevoud in de Engelse taal.

*Voor de Regering van het  
Koninkrijk der Nederlanden,*

(w.g.) C. A. VAN DER KLAUW

*Voor de Regering van de  
Staat Qatar,*

(w.g.) RASHED M.  
AL-KHATER

---

## BIJLAGE

I. De routes die zullen worden geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de Regering van de Staat Qatar:

Doha-Amsterdam-Londen.

II. De routes die zullen worden geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

Amsterdam-Doha-Singapore.

III. De punten op de omschreven routes kunnen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, worden overgeslagen op elke willekeurige vlucht of op alle vluchten.

IV. Niets verhindert de aangewezen luchtvaartmaatschappijen andere dan in I. en II. opgesomde punten aan te doen, mits geen vervoersrechten worden uitgeoefend tussen deze punten en het punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en mits ten minste vijfenveertig dagen van tevoren daarvan kennis wordt gegeven aan de desbetreffende luchtvaartautoriteiten.

---

#### D. PARLEMENT

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

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel XVII in werking treden op de datum van de laatste kennisgeving van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen aan de andere Partij dat zij aan de nationale constitutionele vereisten heeft voldaan.

Ingevolge hetzelfde artikel wordt de Overeenkomst voorlopig toegepast vanaf 6 december 1980.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel I, letter e, alleen van toepassing zijn op Nederland.

#### J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer wordt verwezen in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst, is de Engelse tekst van het Verdrag bij Koninklijk besluit van 3 juni 1947 bekendgemaakt in *Stb.* H 165 en de vertaling in het Nederlands, bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961, in *Trb.* 1973, 109.

Uitgegeven de vierde februari 1981.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
C. A. VAN DER KLAUW