

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1985 Nr. 94

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek
Seychellen inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden
grondgebieden, met bijlage;
Victoria, Mahé, Seychellen, 28 mei 1985*

B. TEKST

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of
Seychelles for air services between and beyond their respective territories**

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Seychelles
(hereinafter described 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;
and

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 1

Definitions

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

1.1. the term "Convention" means the Convention on International
Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of
December, 1944, and includes any Annex and amendment adopted

under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by, both Contracting Parties;

1.2. 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 presently, or which may in the future be, exercised by the said Minister;

and in the case of the Republic of Seychelles the Minister in charge of Civil Aviation or any person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates;

1.3. the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

1.4. the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

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

1.6. the term "specified routes" means the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement and drawn up in application thereof;

1.7. the term "agreed services" means scheduled international air services for the transport of passengers, baggage, cargo and mail on the specified routes;

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

Article 2

Applicability of the Chicago Convention

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

Article 3

Grant of rights

3.1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

3.1.1. the right to fly across its territory without landing; and

3.1.2. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

3.2. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the

rights specified in paragraph 3.1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

3.3. Nothing in paragraph 3.2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward, destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 4

Designation of airlines

4.1. Each Contracting Party shall have the right to designate by diplomatic note to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to substitute another airline for the one previously designated.

4.2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, without delay, and subject to the provisions of paragraphs 4.3 and 4.4 of this Article, grant to the airline designated in accordance with paragraph 4.1 of this Article the appropriate operating authorizations.

4.3. 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.

4.4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 4.2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, 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 nationals of such Contracting Party.

4.5. When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services for which it is designated provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 7 of this Agreement shall be in force in respect of those services.

Article 5

Revocation or suspension of operating authorizations

5.1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights granted under this 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:

5.1.1. 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

5.1.2. in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

5.1.3. in the case of that airline otherwise failing to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

5.2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5.1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or regulations or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation between the Contracting Parties.

Article 6

Principles governing the operation of agreed services

6.1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

6.2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the 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.

6.3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements 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 for the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board 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:

6.3.1. traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

6.3.2. traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

6.3.3. the requirements of through airline operation.

Article 7

Tariffs

7.1. Tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.

7.2. Tariffs referred to in paragraph 7.1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, 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.

7.3. Tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. Subject to the agreement of the said authorities this period may be reduced in special cases but shall be not less than thirty (30) days before the proposed date of their introduction.

7.4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 7.3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 7.3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be fifteen (15) days.

7.5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 7.2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 7.4 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 7.2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultations with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

7.6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 7.3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 7.5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

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

7.8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

Article 8

Exemption from taxes, customs duties and charges

8.1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, 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 or are used on the part of the journey performed over that territory.

8.2. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

8.2.1. aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party and intended solely for use on board outbound aircraft engaged on an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;

8.2.2. spare parts, including engines, introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party; and

8.2.3. fuels and lubricants supplied to an aircraft of the designated airline of a Contracting Party engaged on an international air service in the territory of the other Contracting Party, even when these supplies are to be consumed on the parts of the flight which are performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board; and notwithstanding that on all such flights aircraft may make intermediate landings in that territory.

8.3. Materials referred to in sub-paragraphs 8.2.1, 8.2.2 and 8.2.3 above may be required to be kept under Customs supervision or control.

Article 9

Unloading of equipment

The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuel and lubricants normally 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 10

Prevention of double taxation

10.1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic by a designated airline of one of the Contracting Parties shall be exempt in the territory of the other Contracting Party of taxes on income and profits of every form, irrespective of the manner in which they are levied. These provisions shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

10.2. Aircraft operated in international traffic by a designated airline of one of the Contracting Parties and movable property pertaining to the operation of such aircraft, shall be exempt in the territory of the other Contracting Party of taxes on capital of every form, irrespective of the manner in which they are levied.

Article 11

Application of laws, regulations and procedures

11.1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

11.2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

11.3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

11.4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities shall not be higher than those applied to the operations of other airlines engaged in similar international air services.

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

Article 12

Recognition of certificates and licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 13

Provision of statistics

The aeronautical authorities of one 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 necessary for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 14

Transfer of earnings

14.1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

14.2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through an agent, of air transport services, and auxiliary or supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

14.3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfers within at most 30 days of application in a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of approval.

14.4. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval. In the event that, for technical reasons, such transfer cannot be effected immediately, the designated airlines of the Contracting Parties shall receive priority of transfer equal to that of the generality of the Contracting Parties' imports and the rates of exchange at which the approvals were granted shall be maintained.

Article 15

Commercial operations

The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

(a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

(b) to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party – in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party relating to entry, residence and employment – managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation, and

(c) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation in the currency of that Contracting Party.

Article 16

Consultation and amendment

16.1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and any Schedules hereto, and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

16.2. Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Such consultations may be either oral or in writing.

16.3. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties, shall come into effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes.

16.4. Any amendment or modification of the schedules annexed to this Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take immediate effect.

Article 17

Settlement of disputes

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

17.2. 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 to be appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic or other appropriate channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. The third arbitrator shall be a national

of a state other than those of the Parties to this Agreement and shall act as President of the arbitral tribunal.

17.3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 17.2 of this Article.

17.4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

Article 18

Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

Article 19

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 20

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 21

Entry into force

The present Agreement shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the

formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

SIGNED at Victoria, Mahé, Seychelles on 28th day of May 1985 in duplicate in the English language.

*For the Government of
the Kingdom of the Netherlands,*

(s.d.) H. HEYNEN

*For the Government of the
Republic of Seychelles,*

(s.d.) J. FERRARI

Annex to the Air Services Agreement

ROUTE SCHEDULE

Section I

Route to be operated by the designated airline of the Netherlands:
Points in the Netherlands-Mahé

Section II

Route to be operated by the designated airline of the Republic of
Seychelles:
Points in the Seychelles-Amsterdam

Note:

(1) At the option of the designated airlines points not mentioned in the route schedule may be served without traffic rights between those points and the territory of the other Contracting Party.

C. VERTALING

**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek
Seychellen inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden
grondgebieden**

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Seychellen (hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen);

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

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

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

1.1. de uitdrukking „Verdrag” het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld, met inbegrip van alle krachtens de artikelen 90 en 94 van dat Verdrag aanvaarde Bijlagen en wijzigingen, voor zover die Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor of zijn bekrachtigd door de beide Overeenkomstsluitende Partijen;

1.2. de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten”, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat of de persoon of instantie, die bevoegd is de functies te vervullen die thans of in de toekomst door die Minister worden of kunnen worden uitgeoefend; en, wat de Republiek Seychellen betreft, de Minister van Burgerluchtvaart of de persoon of instantie die bevoegd is een bepaalde functie, waarop deze Overeenkomst betrekking heeft, te vervullen;

1.3. de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij” een luchtvaartmaatschappij die overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst is aangewezen en gemachtigd;

1.4. de uitdrukking „grondgebied” met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag is toegekend;

1.5. de uitdrukkingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden”, hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag is toegekend;

1.6. de uitdrukking „omschreven routes” de routes als omschreven

in de desbetreffende afdeling van de aan deze Overeenkomst gehechte en ter toepassing daarvan opgestelde routetabel;

1.7. de uitdrukking „overeengekomen diensten” de internationale, in de routetabel opgenomen luchtdiensten voor het vervoer van passagiers, bagage, vracht en post op de omschreven routes;

1.8. de uitdrukking „tarieven” de prijzen van het vervoer van passagiers, bagage en vracht, alsmede de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van de prijzen, provisie en voorwaarden, die betrekking hebben op de diensten van agentschappen en andere hulpdiensten, maar met uitzondering van de vergoedingen en voorwaarden met betrekking tot het vervoer van post.

Artikel 2

Toepasselijkheid van het Verdrag van Chicago

De bepalingen van het Verdrag zijn op deze Overeenkomst van toepassing.

Artikel 3

Verlening van rechten

3.1. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten met betrekking tot de internationale luchtdiensten van de laatstgenoemde Partij, die in de routetabel zijn opgenomen:

3.1.1. het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen, en

3.1.2. het recht op haar grondgebied te landen, anders dan voor verkeersdoeleinden.

3.2. De door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, naast de in paragraaf 3.1 van dit artikel omschreven rechten, het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen op de punten die voor die route in de routetabel bij deze Overeenkomst zijn omschreven voor het opnemen en afzetten van passagiers en vracht, met inbegrip van post.

3.3. Geen van de bepalingen van paragraaf 3.2 van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot het opnemen, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, van passagiers en vracht, met inbegrip van post, vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 4

Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen

4.1. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht, bij aan de andere Partij gerichte diplomatieke nota, één luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, alsmede deze luchtvaartmaatschappij door een andere te vervangen.

4.2. Na ontvangst van de bedoelde aanwijzing verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij onverwijld, en onverminderd het in paragraaf 4.3 en 4.4 van dit artikel bepaalde, aan de overeenkomstig paragraaf 4.1 van dit artikel aangewezen luchtvaartmaatschappij de vereiste exploitatievergunningen.

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

4.4. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht de in paragraaf 4.2 van dit artikel bedoelde exploitatievergunningen niet te verlenen of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van de in artikel 3 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij, wanneer niet ten genoegen van de 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 onderdanen van die Overeenkomstsluitende Partij.

4.5. De aangewezen luchtvaartmaatschappij aan wie de vergunning is verleend, kan 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 7 van deze Overeenkomst vastgesteld tarief van kracht is.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van exploitatievergunningen

5.1. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de krachtens deze Overeenkomst verleende rechten door een 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:

5.1.1. 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

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

5.1.3. de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de krachtens deze Overeenkomst voorgeschreven voorwaarden.

5.2. Het in paragraaf 5.1 van dit artikel vermelde recht tot intrekking, opschorting of het stellen van voorwaarden wordt slechts uitgeoefend na overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen, tenzij onmiddellijke intrekking of opschorting of het onmiddellijk stellen van voorwaarden noodzakelijk is ter voorkoming van verdere inbreuk op de wetten of voorschriften of de bepalingen van deze Overeenkomst.

Artikel 6

Beginselen inzake de exploitatie van overeengekomen diensten

6.1. De door de beide Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

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

6.3. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden onderhouden, dienen nauw verband te houden met 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 redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers en vracht, met inbegrip van post, afkomstig van of bestemd voor het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen. In het vervoer van passagiers en vracht, met inbegrip van post, zowel opgenomen als

afgezet op punten van de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, wordt voorzien overeenkomstig de algemene beginselen volgens welke de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

6.3.1. de behoefte aan vervoer naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen,

6.3.2. de vervoersbehoeften van het gebied dat door de overeengekomen diensten wordt aangedaan, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten, ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die te zamen dit gebied vormen, en

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

Artikel 7

Tarieven

7.1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij 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 en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor enig deel van de aangewezen routes.

7.2. De in paragraaf 7.1 van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, vastgesteld in overeenstemming tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen; deze overeenstemming dient, indien mogelijk, te worden bereikt met gebruikmaking van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging voor de opstelling van tarieven.

7.3. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering. Deze periode kan, wanneer de genoemde autoriteiten aldus overeenkomen, in bijzondere gevallen worden verkort, maar zij mag niet minder bedragen dan dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van invoering.

7.4. De goedkeuring van de tarieven geschiedt uitdrukkelijk; of, wanneer geen van de betrokken luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de voorlegging overeenkomstig paragraaf 7.3 van dit artikel, te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, worden deze geacht stilzwijgend te zijn goedgekeurd.

In het geval dat de periode, als voorzien in paragraaf 7.3 van dit artikel, is verkort, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de pe-

riode waarbinnen kennis moet worden gegeven dat de tarieven niet worden goedgekeurd, vijftien (15) dagen bedraagt.

7.5. Wanneer geen overeenstemming kan worden bereikt overeenkomstig paragraaf 7.2 van dit artikel, of wanneer een luchtvaartautoriteit gedurende de volgens paragraaf 7.4 van dit artikel geldende termijn aan de andere luchtvaartautoriteit kennis geeft niet in te stemmen met een tarief dat overeenkomstig het in paragraaf 7.2 van dit artikel bepaalde is overeengekomen, trachten de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen, na overleg met de luchtvaartautoriteiten van andere Staten wier advies zij nuttig achten, het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

7.6. Wanneer de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over de goedkeuring van een tarief dat hun krachtens paragraaf 7.3 van dit artikel is voorgelegd, of over de vaststelling van een tarief overeenkomstig paragraaf 7.5 van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het in artikel 17 van deze Overeenkomst bepaalde.

7.7. Tarieven die overeenkomstig het in dit artikel bepaalde zijn vastgesteld, blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

7.8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen tarieven heffen die afwijken van degene die in overeenstemming met het in dit artikel bepaalde zijn goedgekeurd.

Artikel 8

Vrijstelling van belasting, douanerechten en heffingen

8.1. De luchtvaartuigen die door de door een van de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij op internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede de zich aan boord daarvan bevindende normale uitrustingsstukken, 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 of worden gebruikt tijdens het gedeelte van de reis boven dat grondgebied.

8.2. Van de bedoelde rechten, kosten en heffingen, met uitzondering van de heffingen voor verrichte diensten, zijn eveneens vrijgesteld:

8.2.1. proviand, aan boord genomen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en uitsluitend bestemd voor gebruik aan boord van uitgaande luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren op een

internationale luchtdienst van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

8.2.2. reservedelen, met inbegrip van motoren, ingevoerd op het grondgebied van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor het onderhoud of de reparatie van luchtvaartuigen, gebruikt voor internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en

8.2.3. motorbrandstoffen en smeermiddelen, verstrekt aan een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, die een internationale luchtdienst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij onderhoudt, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt op de gedeelten van de vlucht die boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen, worden uitgevoerd; en niettegenstaande dat luchtvaartuigen op al dergelijke vluchten tussenlandingen op dat grondgebied mogen maken.

8.3. Ten aanzien van de in paragrafen 8.2.1, 8.2.2 en 8.2.3 van dit artikel bedoelde goederen kan worden geëist dat zij onder toezicht of controle van de douane worden gehouden.

Artikel 9

Uitlading van uitrusting

De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, proviand en voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, die zich in de regel aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van een van de 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 10

Vermijding van dubbele belasting

10.1. De inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen, gebruikt in internationaal verkeer door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de Overeenkomstsluitende Partijen, zijn op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van belasting op inkomsten en winsten in elke vorm, ongeacht de wijze waarop deze wordt geheven. Deze bepalingen zijn eveneens van toepassing op inkomsten en winsten uit de deelneming in een „pool”, een gemeenschappelijke onderneming of een internationaal geëxploiteerd agentschap.

10.2. De luchtvaartuigen, gebruikt in internationaal verkeer door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van de Overeenkomstsluitende Partijen, en de op het gebruik daarvan betrekking hebbende roerende goederen, zijn op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van belasting op vermogen in elke vorm, ongeacht de wijze waarop deze wordt geheven.

Artikel 11

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

11.1. De wetten, voorschriften en procedures van elk van de Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van voor de internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen, of tot de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen, dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen op, en tot en met het verlaten van het bedoelde grondgebied.

11.2. De wetten, voorschriften en procedures van elk van de Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot immigratie, paspoorten of andere goedgekeurde reisdocumenten, binnenkomst, controle, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of ten behoeve van de bemanning, passagiers, vracht en post, vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, bij het binnenkomen op, en tot en met het verlaten van het grondgebied van de bedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

11.3. Op passagiers, bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer door het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen, die het gebied van de luchthaven dat voor die doeleinden is bestemd, niet verlaten, wordt slechts een vereenvoudigde controle toegepast, behoudens wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft.

11.4. De kosten en heffingen, waarmee op het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen, de exploitatie van luchtdiensten van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden belast voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen, mogen niet hoger zijn dan die waarmee de exploitatie van andere luchtvaartmaatschappijen die soortgelijke internationale luchtdiensten onderhouden, worden belast.

11.5. Geen van de Overeenkomstsluitende Partijen mag enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke aangelegenheden, dan wel bij het gebruik van

luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen, waarop zij toezicht uitoefent.

Artikel 12

Erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid en vergunningen

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

Artikel 13

Verstreking van statistieken

De luchtvaartautoriteiten van elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verstrekken de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op hun verzoek de periodieken of andere statistieken, die nodig zijn voor de bestudering van de capaciteit, verschaft op de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in dit Artikel eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij. Deze statistieken bevatten alle informatie die nodig is voor de bepaling van de omvang van het door die luchtvaartmaatschappij op de overeengekomen diensten verzorgde verkeer, alsmede van de punten van herkomst en bestemming van dat verkeer.

Artikel 14

Overmaking van inkomsten

14.1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn bevoegd luchtvervoersdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Overeenkomstsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij door tussenkomst van een agent, in elke valuta.

14.2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn bevoegd het op het grondgebied van verkoop verkregen batig saldo van de ontvangsten en uitgaven over te maken van dat grondgebied naar hun eigen grondgebied. In deze netto

overmakingen zijn begrepen de inkomsten uit de verkoop, rechtstreeks of door tussenkomst van een agent, van luchtvervoersdiensten en van ondersteunende of aanvullende diensten, alsmede de normale commerciële rente die over die inkomsten is verkregen, terwijl zij zich op een depositorekening bevinden in afwachting van de overmaking.

14.3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen ontvangen toestemming voor een dergelijke overmaking binnen ten hoogste 30 dagen na het desbetreffende verzoek, in vrij convertibele valuta, tegen de officiële wisselkoers voor de inwisseling van plaatselijke valuta op de datum van de toestemming.

14.4. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn bevoegd terstond na de ontvangst van de toestemming de feitelijke overmaking te verrichten. Wanneer een dergelijke overmaking om technische redenen niet onmiddellijk kan geschieden, ontvangen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen voorrang bij de overmaking, welke gelijk is aan die welke in het algemeen geldt voor invoer van de Overeenkomstsluitende Partijen; de op de datum van de toestemming geldende wisselkoers blijft gehandhaafd.

Artikel 15

Commerciële activiteiten

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren openen voor de bevordering van luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, en andere voorzieningen tot stand brengen die nodig zijn voor het bewerkstelligen van luchtvervoer;

b. overeenkomstig de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot binnenkomst, verblijf en het verrichten van arbeid, personeel, nodig voor het bewerkstelligen van luchtvervoer, op leidinggevend, technisch en bedrijfseconomisch terrein, verkoopterrein en ander gespecialiseerd terrein, naar het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij overbrengen en aldaar in dienst houden, en

c. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en, voor zover de luchtvaartmaatschappij dat wenst, door tussenkomst van haar agenten, deelnemen aan de verkoop van luchtvervoer in de valuta van die Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 16

Overleg en wijziging

16.1. 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 het bepaalde in deze Overeenkomst en alle routetabellen daarbij te waarborgen; zij treden indien nodig met elkaar in overleg om wijzigingen daarin aan te brengen.

16.2. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg, dat een aanvang dient te nemen binnen een periode van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen instemmen met een verlenging van deze periode. Dit overleg kan mondeling dan wel schriftelijk gevoerd worden.

16.3. Wijzigingen van deze Overeenkomst, waaromtrent de Overeenkomstsluitende Partijen overeenstemming hebben bereikt, treden in werking op een bij diplomatieke notawisseling te bepalen datum.

16.4. Wijzigingen van de aan deze Overeenkomst gehechte routetabellen worden schriftelijk tussen de luchtvaartautoriteiten overeengekomen en treden terstond in werking.

Artikel 17

Regeling van geschillen

17.1. Wanneer tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat over de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen dit geschil in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandelingen.

17.2. Wanneer de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een bepaalde persoon of instantie; wanneer zij niet aldus overeenkomen, wordt het geschil, op verzoek van een van de Overeenkomstsluitende Partijen, ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er één door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee andere aldus aangewezenen wordt benoemd. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen zestig (60) dagen na de datum waarop een van de Overeenkomstsluitende Partijen langs diplomatieke of een andere daartoe in aanmerking komende weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil aan een scheidsgerecht wordt verzocht; de derde scheidsman wordt binnen de daaraan

aansluitende periode van eveneens zestig (60) dagen benoemd. Wanneer een van de Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen de aangegeven periode een scheidsman aan te wijzen, of wanneer de derde scheidsman niet binnen de aangegeven periode wordt benoemd, kan door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen aan de president van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie het verzoek worden gericht een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen. De derde scheidsman dient onderdaan te zijn van een andere Staat dan de Partijen bij deze Overeenkomst, en treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht.

17.3. De Overeenkomstsluitende Partijen onderwerpen zich aan elke krachtens paragraaf 17.2 van dit artikel genomen beslissing.

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

Artikel 18

Toepasselijkheid

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

Artikel 19

Beëindiging

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk langs diplomatieke weg mededelen dat zij heeft besloten deze Overeenkomst te beëindigen. Een dergelijke mededeling wordt tegelijkertijd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie gezonden. In een dergelijk geval eindigt deze Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij is ontvangen, tenzij de mededeling van beëindiging in onderlinge overeenstemming wordt ingetrokken voor het einde van die periode. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen bericht van ontvangst wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en elke wijziging daarvan wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 21

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en treedt in werking op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de grondwettelijke vereiste formaliteiten in hun onderscheiden landen is voldaan.

ONDERTEKEND te Victoria, Mahé, Seychellen op 28 mei 1985 in tweevoud in de Engelse taal.

*Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden,*

(w.g.) H. HEYNEN

*Voor de Regering van de
Republiek Seychellen,*

(w.g.) J. FERRARI

Bijlage bij de Luchtvaartovereenkomst**ROUTETABEL****Afdeling I**

Route die zal worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland:
Punten in Nederland–Mahé.

Afdeling II

Route die zal worden geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Seychellen:
Punten in Seychellen–Amsterdam.

Noot:

Punten die niet in de routetabel zijn vermeld, kunnen desgewenst door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden aangedaan, zonder dat evenwel vervoersrechten mogen uitgeoefend tussen die punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 91, eerste lid, van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan de Overeenkomst kan worden gebonden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met bijlage, zullen ingevolge artikel 21 in werking treden op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

Ingevolge hetzelfde artikel wordt de Overeenkomst voorlopig toegepast vanaf 28 mei 1985.

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

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer wordt verwezen in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst, is de Engelse tekst 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; zie ook *Trb.* 1985, 45.

Uitgegeven de eerste juli 1985.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK