

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1986 Nr. 23

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Malta inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met bijlage;
's-Gravenhage, 6 november 1985*

B. TEKST

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

The Government of the Kingdom of the Netherlands
and
the Government of the Republic of Malta,

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

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

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

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

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works and any person or body authorised to perform any function at present exercised or which may be exercised in the future by the said Minister or similar functions, and in the case of the Republic of Malta the Minister responsible for Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised or which may be exercised in the future by the said Minister or similar functions;

(c) the term "designated airline" means any airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;

(d) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State;

(e) the term "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;

(f) the term "Agreement" means this Agreement, its Schedule drawn up in application thereof, and any amendments thereto;

(g) the term "specified route" means a route specified in the appropriate Section of the Schedule to this Agreement;

(h) the term "agreed services" means international air services for the transport of passengers, baggage, cargo and mail on the specified routes;

(i) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

- (i) the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and
- (ii) the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing; and
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party

the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the specified routes.

(3) While operating an agreed service on a specified route an airline designated and authorised in accordance with article 3 of this Agreement shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph (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, baggage, cargo and mail separately or in combination carried for remuneration or hire.

(4) Nothing in paragraph (3) of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail separately or in combination carried for remuneration or hire, destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3

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

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

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an 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) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph (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 2 of the present Agreement, in any case where the said aeronautical authorities are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline and/or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised, it may at any time operate the agreed services, provided that tariffs

established in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement are in force in respect of those services.

(6) Each Contracting Party shall have the right to withdraw the designation of any airline and to notify the other Contracting Party of this decision.

Article 4

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of these rights:

(a) in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline and/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 referred to in article 3.3 of this Agreement, or

(c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

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

(2) With regard to regular equipment, spare parts, supplies or fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft in the operating of international services, no duties and charges, including

customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, 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 and control.

This provision can not be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the materials referred to above.

(3) Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft to 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 these 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 6

(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.

(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 the territory of the said Contracting Party.

(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.

(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 in the territory of the first party, shall not be higher than those applied in the territory of that first party to the operations of other airlines engaged in similar international air services.

(5) Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over a 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 7

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 8

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.

Article 9

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

(2) In operating the specified routes the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or on part of the same routes.

(3) In operating the specified routes, the designated airlines of both

Contracting Parties shall agree on the services required to provide adequate capacity for the reasonably anticipated traffic demand. Should the airlines fail to reach agreement they shall be allowed to file their schedules individually with the aeronautical authorities. These shall be approved unless the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties require consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party on the ground that they consider that the interests of their own airline or airlines will be seriously damaged as a result of the proposed operations of a designated airline of the other Contracting Party.

Article 10

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

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission applicable, shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, directly or at their option in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route and, where possible, through the ratifying machinery of the International Air Transport Association.

(3) All tariffs shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) 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 particular tariff, or if for some other reason any particular tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, or if during the first twenty-one (21) days of the forty-five (45) days' period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any particular 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 particular tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article or on the determination of any particular tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement.

(6) Subject to the provisions of paragraph (3) and (5) of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

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

Article 11

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

(2) The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statement of statistics as may be reasonably required. Such statement shall include all information as may be reasonably required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and in the case of consultations pursuant to Article 9, paragraph 3, information on the origins and destination of such traffic.

Article 12

(1) 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.

(2) Such transfers will be approved with a minimum of administrative delay and shall be effected within a reasonable time from the date of lodgement of the relative application and will be treated in the same manner as the generality of imports of the Contracting Party.

Article 13

(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 the present Agreement and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

(2) Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

(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.

(4) Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take immediate effect.

Article 14

(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.

(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 of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation at the request of either Contracting Party may 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.

Article 15

If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

Article 16

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

Article 17

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

Article 18

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

Article 19

The present Agreement shall be provisionally applied 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.

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

SIGNED at The Hague on the sixth day of November 1985 in duplicate in the English language.

For the Government of the Republic of Malta,

(sd.) P. FARRUGIA

For the Government of The Kingdom of the Netherlands,

(sd.) H. VAN DEN BROEK

SCHEDULE

SECTION I

Routes to be operated by the airline or airlines designated by the Government of the Netherlands

Points in the Netherlands to Points in Malta and vice versa.

SECTION II

Routes to be operated by the airline or airlines designated by the Government of Malta

Points in Malta to Points in the Netherlands and vice versa.

NOTE At the option of the designated airlines of both Contracting Parties the routes specified in Section I and Section II above may be operated via intermediate points and/or to points beyond.

C. VERTALING

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

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
en
de Regering van de Republiek Malta,

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 overeenkomst te sluiten tot aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

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

(a) „het Verdrag”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat

Verdrag aangenomen bijlagen en alle wijzigingen van de bijlagen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

(b) „luchtvaartautoriteiten”: wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat en elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door genoemde minister wordt uitgeoefend of in de toekomst kan worden uitgeoefend of soortgelijke functies te vervullen, en wat de Republiek Malta betreft, de Minister belast met de Burgerluchtvaart en elke persoon of instantie die bevoegd is alle functies die thans door genoemde minister worden uitgeoefend of in de toekomst kunnen worden uitgeoefend of soortgelijke functies te vervullen;

(c) „aangewezen luchtvaartmaatschappij”: elke luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst;

(d) „grondgebied”: in verband met een Staat, het land en de daaraan grenzende territoriale zee onder de soevereiniteit, de bescherming of het mandaat van die Staat;

(e) „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landingen anders dan voor verkeersdoeleinden”: als onderscheidenlijk in artikel 96 van het Verdrag daaraan toegekend;

(f) „Overeenkomst”: deze Overeenkomst, de voor de toepassing daarvan opgestelde routetabel en alle wijzigingen daarop;

(g) „omschreven route”: een route omschreven in het desbetreffende deel van de routetabel bij de Overeenkomst,

(h) „overeengekomen diensten”: internationale luchtdiensten voor het vervoer van passagiers, bagage, vracht en post op de omschreven routes;

(i) „tarief”: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, aan elke natuurlijke persoon of rechtspersoon voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (behalve post), daarbij inbegrepen:

(i) de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

(ii) de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen aangeboden worden.

Artikel 2

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten met betrekking tot haar geregelde internationale luchtdiensten:

(a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen; en

(b) het recht op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden.

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

(3) Een overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst aangegeven en gemachtigde luchtvaartmaatschappij heeft, naast de in het eerste lid van dit artikel omschreven rechten, het recht om, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen op de voor die route in de tabel bij deze Overeenkomst omschreven punten voor het opnemen en afzetten van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, en vervoerd tegen vergoeding of beloning.

(4) Niets van het in het derde lid van dit artikel bepaalde wordt geacht een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, vervoerd tegen vergoeding of beloning, en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk één of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

(2) Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

(3) De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen eisen dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij tot hun genoegen aantoon dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden gesteld bij de wetten en voorschriften, die gewoonlijk en redelijkerwijs door die autoriteiten op de exploitatie van internationale luchtdiensten worden toegepast in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag.

(4) De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de exploitatievergunning als bedoeld in het

tweede lid van dit artikel te weigeren of aan de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst genoemde rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij de door hen noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden in alle gevallen waarin niet tot genoegen van genoemde luchtvaartautoriteiten is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

(5) Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en haar aldus een vergunning is verleend, kan zij op ieder tijdstip de overeengekomen diensten exploiteren, mits overeenkomstig het bepaalde in artikel 10 van deze Overeenkomst vastgestelde tarieven voor deze diensten van kracht zijn.

(6) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en de andere Overeenkomstsluitende Partij van deze beslissing op de hoogte te brengen.

Artikel 4

(1) De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht een exploitatievergunning te herroepen of de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten of ten aanzien van de uitoefening van die rechten de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk achten:

(a) in alle gevallen waarin niet tot hun genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst en/of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij, of

(b) ingeval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften na te leven van de Overeenkomstsluitende Partij die de rechten bedoeld in artikel 3, derde lid, van deze Overeenkomst verleent, of

(c) ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

(2) Dit recht wordt slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijke herroeping, opschorting of het stellen van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten en voorschriften, of op de bepalingen van deze Overeenkomst, te voorkomen.

Artikel 5

(1) Luchtvaartuigen die door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen op internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, en voorraden (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord van die luchtvaartuigen bevinden, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere heffingen of belastingen, mits die uitrustingsstukken, onderdelen en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

(2) Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden brandstoffen en smeermiddelen en voorraden aan boord van het luchtvaartuig ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord genomen van het luchtvaartuig dat door zulk een aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt geëxploiteerd en uitsluitend bestemd voor gebruik aan boord van het luchtvaartuig tijdens de exploitatie van internationale luchtdiensten, worden geen rechten en heffingen, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten opgelegd op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, geheven, zelfs indien deze voorraden worden gebruikt op delen van de vlucht uitgevoerd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij, waar zij aan boord zijn genomen. Met betrekking tot de hierboven bedoelde goederen kan worden verzocht dat zij onder toezicht of controle van de douane worden gehouden.

Deze bepaling kan niet zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan de verplichting tot terugbetaling van douanerechten die reeds op de hierboven bedoelde goederen zijn geheven.

(3) De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen en andere voorraden 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 6

(1) De wetten, voorschriften en procedures van een der Overeen-

komstsluitende Partijen betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van bij de internationale luchtdiensten 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 vanaf binnenkomst op tot en met het verlaten van het bedoelde grondgebied.

(2) De wetten, voorschriften en procedures van een der Overeenkomstsluitende Partijen betreffende immigratie, paspoorten of andere goedgekeurde identiteitsbewijzen, binnenkomst, inkling, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens de bemanning, passagiers, vracht en post, vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf hun binnenkomst in het grondgebied van genoemde Overeenkomstsluitende Partij.

(3) Passagiers, bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen en die niet het voor dit doel gereserveerde gedeelte van de luchthaven verlaten, zijn, behalve ten aanzien van veiligheidsmaatregelen tegen geweld en vliegtuigkaping, onderworpen aan niet meer dan een vereenvoudigde controle. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

(4) Kosten en heffingen die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden geheven voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen in het grondgebied van de eerstgenoemde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in het grondgebied van die eerstgenoemde Partij in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van andere luchtvaartmaatschappijen die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoeren.

(5) Geen der Overeenkomstsluitende Partijen mag een andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij 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 7

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 de overeengekomen luchtdiensten 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 het recht voor, te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen te erkennen van haar eigen onderdanen, die hun zijn uitgereikt door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 8

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen:

(a) op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren vestigen ten behoeve van de bevordering van vervoer door de lucht en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

(b) – in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter zake van binnenkomst, verblijf en tewerkstelling – naar het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij leidinggevend –, commercieel –, technisch –, operationeel – en anderszins gespecialiseerd personeel, benodigd voor het verzorgen van luchtvervoer, uitzenden en daar doen verblijven; en

(c) op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, de afzet verzorgen van vervoer door de lucht.

Artikel 9

(1) De luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden 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 omschreven routes houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij rekening met de belangen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde luchtvaartmaatschappijen op dezelfde routes of een deel daarvan onderhouden, niet op onredelijke wijze worden getroffen.

(3) Bij de exploitatie van de omschreven routes dienen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen overeenstemming te bereiken over de diensten die nodig zijn

om een toereikende capaciteit te bieden voor de redelijkerwijs te verwachten vraag naar vervoer. Mochten de luchtvaartmaatschappijen er niet in slagen overeenstemming te bereiken, dan is hun toestaan hun dienstregelingen afzonderlijk bij de luchtvaartautoriteiten in te dienen. Deze dienstregelingen worden goedgekeurd tenzij de luchtvaartautoriteiten van één van de Overeenkomstsluitende Partijen verzoeken om overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij omdat zij van oordeel zijn dat de belangen van hun eigen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen ernstig zullen worden geschaad ten gevolge van de voorgestelde exploitatie door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 10

(1) De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene 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 relevante factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor enig deel van de omschreven route.

(2) De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, te zamen met de voor agentenprovisie geldende tarieven, indien mogelijk, rechtstreeks overeengekomen tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen of, naar keuze, in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de gehele route of een deel daarvan exploiteren en, indien mogelijk, met behulp van de procedures voor het vaststellen van tarieven van de Internationale Luchtvervoersvereniging.

(3) Alle tarieven worden ten minste vijfenveertig (45) dagen vóór de voorgestelde datum van invoering aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd; in bijzondere gevallen kan deze termijn worden verkort, indien de genoemde autoriteiten daarin toestemmen.

(4) Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen over een bepaald tarief, of indien door enige andere oorzaak een bepaald tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel, of indien in de loop van de eerste eenentwintig (21) dagen van het tijdvak van vijfenveertig (45) dagen bedoeld in het derde lid van dit artikel de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij kennis geeft van haar bezwaar tegen een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen

tarief, 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 bepaald tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel, of omtrent de vaststelling van een bepaald tarief volgens het vierde lid, wordt het geschil opgelost overeenkomstig de bepalingen van artikel 14 van deze Overeenkomst.

(6) Behoudens de bepalingen van het derde en het vijfde lid van dit artikel, wordt een tarief niet van kracht indien het niet door de luchtvaartautoriteiten van beide 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 11

(1) De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van iedere Overeenkomstsluitende Partij stelt of stellen uiterlijk dertig dagen vóór de aanvang van de luchtdiensten op de overeenkomstig artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven routes de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van de te gebruiken typen luchtvaartuigen en de dienstregelingen. Dit is eveneens van toepassing op latere wijzigingen.

(2) De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij verschaffen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op hun verzoek de periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs nodig zijn. Deze gegevens dienen tevens alle inlichtingen te bevatten die redelijkerwijs nodig zijn om de omvang van het vervoer te bepalen, vervoerd door deze luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten alsmede, in het geval van overleg ingevolge artikel 9, derde lid, inlichtingen omtrent de herkomst en bestemming van dat vervoer.

Artikel 12

(1) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn vrij om vanuit het grondgebied van verkoop naar het grondgebied waar hun zetel is gevestigd het batig saldo over te maken van de ontvangsten en uitgaven in het grondgebied van verkoop. In deze netto-overmaking zijn begrepen inkomsten uit verkopen, rechtstreeks of via een agent, van luchtvervoersdiensten en van bijkomende of aanvullende diensten, en de gebruikelijke com-

merciële rente op deze inkomsten verkregen, terwijl zij op een depositorekening stonden in afwachting van de overmaking.

(2) Deze overmakingen zullen met een minimum aan administratief oponthoud worden goedgekeurd en geschieden binnen een redelijke termijn te rekenen van de datum van indiening van de desbetreffende aanvraag en zullen op dezelfde wijze worden behandeld als invoer van de Overeenkomstsluitende Partij in het algemeen.

Artikel 13

(1) In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd met elkaar overleg ten einde de uitvoering en bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst te verzekeren; zij plegen eveneens, indien noodzakelijk, overleg omtrent wijziging daarvan.

(2) Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan het verzoek doen tot het plegen van overleg; dit overleg, hetwelk mondeling dan wel schriftelijk kan geschieden, moet een aanvang nemen binnen een tijdvak van zestig (60) dagen, te rekenen van de datum van het verzoek, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen instemmen met verlenging van dit tijdvak.

(3) Wijzigingen of veranderingen van deze Overeenkomst, overeengekomen door de Overeenkomstsluitende Partijen, treden in werking op een in een diplomatieke-notawisseling te bepalen datum.

(4) Wijzigingen of veranderingen van de Bijlage bij deze Overeenkomst worden schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en treden onmiddellijk in werking.

Artikel 14

(1) Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan in verband met 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 één der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsmannen, van wie 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

scheidsmen aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst door één van de Overeenkomstsluitende Partijen van een langs diplomatieke weg gedane kennisgeving, waarin om voorlegging van het geschil aan een scheidsgerecht wordt verzocht; de derde scheidsmen wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd. Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsmen aan te wijzen, of indien de derde scheidsmen 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 scheidsmen of eventueel scheidsmannen benoemen. In dat geval dient de derde scheidsmen onderdaan te zijn van een derde staat en op te treden als voorzitter van het scheidsgerecht.

(3) De Overeenkomstsluitende Partijen onderwerpen zich aan iedere ingevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing.

Artikel 15

Indien er een door beide Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst betreffende onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden in werking treedt, treden de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst in de plaats van de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst.

Artikel 16

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen; deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een dergelijk geval wordt de opzegging van kracht twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de opzegging in onderling overleg wordt ingetrokken vóór het einde van dit tijdvak. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 17

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

Artikel 18

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

Artikel 19

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

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

ONDERTEKEND te 's-Gravenhage, 6 november 1985, in tweevoud in de Engelse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

(w.g.) H. VAN DEN BROEK

Voor de Regering van de Republiek Malta,

(w.g.) P. FARRUGIA

ROUTETABEL

DEEL I

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

Punten in Nederland naar punten in Malta en vice versa.

DEEL II

Routes te exploiteren door de door de Regering van de Republiek Malta aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen

Punten in Malta naar punten in Nederland en vice versa.

OPMERKING De routes omschreven in Deel I en Deel II hierboven kunnen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden geëxploiteerd via tussenliggende en/of naar verder gelegen punten.

D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 91 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 zullen ingevolge artikel 19 in werking treden op de dag, waarop de beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld, dat aan de constitutioneel vereiste formaliteiten in ieder van hun onderscheiden landen is voldaan.

Op grond van hetzelfde artikel wordt de Overeenkomst vanaf de datum van ondertekening, 6 november 1985, voorlopig toegepast.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 17 alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag ondermeer in de preambule tot onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de Engelse tekst 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 zevende februari 1986.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK