

2004 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan
de Heer Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 23 November 1950.

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 60, laatste lid, van de Grondwet heb ik de eer U Hoogedelgestreng hiernevens te doen toekomen de Nederlandse en de Engelse tekst van de op 23 October 1950 te Jeruzalem tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staat Israël gesloten Luchtvaartovereenkomst.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel XII is deze Overeenkomst op 23 October 1950 in werking getreden.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

W. DREES.

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF ISRAEL

The Government of the Netherlands and the Government of Israel, desiring to stimulate civil air transportation between the Netherlands and Israel, and, having in mind the resolution signed under date of December 7th, 1944, at the International Civil Aviation Conference in Chicago, Illinois, United States of America, for the adoption of a standard form of agreement for provisional air routes and services,

Hereby conclude the following Agreement, covering the scheduled airline services between their respective territories, which shall be governed by the following provisions.

Article I

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party rights to the extent described in the Annex to this Agreement for the purposes of the establishment of the air services described therein (hereinafter referred to as „the agreed services“).

Article II

(1) The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted but not before

(a) the Contracting Party to whom the rights have been granted has designated an air carrier for the specific route or routes, and

(b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the air carrier concerned (which, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of Article VI, it shall do without undue delay).

(2) The designated air carrier may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operation of commercial air carriers.

(3) In areas of military occupation, or in areas affected thereby the inauguration and operation of such services will be subject, where necessary, to the approval and/or direction of the competent military authorities.

Article III

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, it is agreed that:

(a) Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports, and other facilities. Each of the Contracting Parties agrees, however, that these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of a Contracting Party by the other Contracting Party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of such other Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees or other national duties or charges imposed by the other Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to national or other foreign airlines engaged in international air transport.

(c) The fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board civil aircraft of the airlines of the Contracting Parties authorised to operate the routes and services described in the Annex shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees or similar duties and charges, even though such supply be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

(d) Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. These

goods which are to be re-exported shall be kept until re-exportation under customs supervision.

Article IV

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in the Annex. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse the right to recognize for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

Article V

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft used by the designated airline of the other Contracting Party without distinction as to nationality and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of the passengers, crew and cargo of aircraft used by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within, the territory of the former Party.

Article VI

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the exercise of the rights specified in the Annex to this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure of the airline designated by the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the Contracting Party over which it operates, as described in Article V hereof, or to perform its obligations under this Agreement and its Annex.

Article VII

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article VIII

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Annex to this Agreement, such modification may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article IX

(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 between themselves.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within two months of the date of delivery by either Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of

two months. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator or if the third arbitrator is not agreed, the vacancies thereby created shall be filled by the persons designated by the President of the Council of I.C.A.O. on application by either Contracting Party.

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

(4) If and so long as either Contracting Party or designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party or to the designated airline in default.

Article X

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. Such consultation shall begin with a period of sixty days from the date of the request. When the aeronautical authorities agree to modifications of the Agreement, such modifications shall come into effect when they have been confirmed by an exchange of Notes through the diplomatic channels.

Article XI

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simul-

taneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XII

This Agreement including the provisions of the Annex thereto will come into force on the day of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in Jerusalem, this 23rd day of October, 1950, in the Netherlands, Hebrew and English languages, all the texts being of equal validity. In the case of disagreement the wording of the English text shall be decisive.

For the Government of the Netherlands,

(s.) J. A. NEDERBRAGT.

For the Government of Israel,

(s.) D. BEN GOERION.

Annex

1. The Government of the Netherlands grants to the Government of Israel the right to conduct air transport services by an air carrier of Israel nationality designated by the latter country on the routes specified in Schedule I.

2. The Government of Israel grants to the Government of the Netherlands the right to conduct air transport services by an air carrier of Netherlands nationality designated by the latter country on the routes specified in Schedule II.

3. The air carrier designated by each of the Contracting Parties under the conditions provided in this Agreement will, in accordance with the provisions of this Agreement and Annex, enjoy in the territory of the other Contracting Party rights of transit, of stops for non-traffic purposes and of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo and mail on each of the routes specified in the Schedules attached.

4. In the operation by the air carrier of either Contracting Party of trunk services described in the present Annex, the interests of the air carriers of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.

5. The air transport services offered by the carriers of both countries shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

6. The services provided by a designated air carrier under this Agreement and its Annex shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the traffic demands between the territory of the country of which such air carrier is a national and the country of ultimate destination of the traffic, and the right of the air carrier of either country to embark and to disembark at points in the territory of the other country international traffic destined for or coming from third countries at a point or points specified in the Schedules attached, shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Governments subscribe and shall be subject to the general principle that capacity shall be related:

(a) to traffic requirements between the country of which the air carrier is a national and the countries of destination of the traffic;

(b) to the requirements of trough airline operations; and

(c) to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

7. (1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

(2) These tariffs, together with the rates of any agency commission, used in conjunction with them shall, if possible, be agreed between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariffs by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 9.

(5) No tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of paragraph (3) of Article 9.

8. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of keeping under review the implementation of the Agreement and in particular the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Schedule I

Routes to be operated by the designated air carrier of Israel:

(1) Lydda — Rome — Zurich — Amsterdam — to points beyond.
The designated air carrier may on any or all flights omit calling at any intermediate points.

Schedule II

Routes to be operated by the designated air carrier of the Netherlands:

(1) Amsterdam—Lydda;

(2) Amsterdam—Munich—Rome—Lydda;

(3) Amsterdam—Lydda—through intermediate points— to Djakarta and points beyond.

The designated air carrier may on any or all flights omit calling at any intermediate points.

LUCHTVAARTOVEREENKOMST TUSSEN DE NEDERLANDSE REGERING EN DE REGERING VAN ISRAEL

De Nederlandse Regering en de Regering van Israel,

geleid door de wens het burgerlijk luchtvervoer tussen Nederland en Israel te bevorderen, en,

gelet op de resolutie, ondertekend op 7 December 1944, op de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Conferentie te Chicago, Illinois, Verenigde Staten van Amerika, tot aanneming van een Standaard-model van een overeenkomst voor voorlopige luchtroutes en diensten,

sluiten hierbij de volgende Overeenkomst, welke de geregelde luchtdiensten tussen haar onderscheidene grondgebieden omvat, welke diensten aan de volgende voorwaarden zullen worden onderworpen.

Artikel I

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij rechten in de mate, omschreven in de bij deze Overeenkomst behorende Bijlage, met het doel de daarin omschreven luchtdiensten (hierna te noemen „de overeengekomen diensten”) in te stellen.

Artikel II

1) De overeengekomen diensten kunnen onmiddellijk, dan wel op een later tijdstip, naar verkiezing van de Overeenkomstsluitende Partij, waaraan de rechten zijn verleend, worden geopend, maar niet voordat

a) de Overeenkomstsluitende Partij, waaraan de rechten zijn verleend, een luchtvaartmaatschappij voor de aangegeven route of routes heeft aangewezen, en

b) de Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent, de passende exploitatie-vergunning heeft gegeven aan de betrokken luchtvaartmaatschappij (hetgeen zij, behoudens het bepaalde in lid 2 van dit Artikel en in Artikel 6 zonder onnodig uitstel zal doen).

2) Van de aangewezen luchtvaartmaatschappij kan worden verlangd, dat zij ten genoeg van de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent, aantoot, dat zij in staat is de voorwaarden na te komen, welke worden gesteld bij of krachtens de wetten en voorschriften, welke gewoonlijk door die autoriteiten met betrekking tot de exploitatie van commerciële luchtvaartmaatschappijen worden toegepast.

3) In gebieden, welke militair bezet zijn, of in gebieden, welke daarbij zijn betrokken, zal de opening en exploitatie van zulke diensten, waar nodig, onderworpen zijn aan de goedkeuring en/of de richtlijn van de bevoegde militaire autoriteiten.

Artikel III

Teneinde bevoorrechtende praktijken te voorkomen en gelijkheid van behandeling te verzekeren, wordt overeengekomen dat:

a) Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kan opleggen of doen opleggen billijke en redelijke kosten voor het gebruik van luchtvaartmaatschappijen en andere faciliteiten. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen neemt echter op zich, dat deze kosten niet hoger zullen zijn dan die, welke zouden worden betaald voor het gebruik van zodanige luchthavens en faciliteiten door haar eigen luchtvaartuigen, welke op soortgelijke internationale diensten worden gebruikt.

b) Op motorbrandstof, smeeroliën en reservedelen, welke in het gebied van een Overeenkomstsluitende Partij door de andere Overeenkomstsluitende Partij of haar onderdanen worden ingevoerd of aan boord genomen, en welke uitsluitend bestemd zijn voor het gebruik door luchtvaartuigen van die andere Overeenkomstsluitende Partij, zal ten aanzien van douanerechten, inspectiekosten en andere nationale rechten of kosten, opgelegd door de eerste Overeenkomstsluitende Partij, een behandeling worden toegepast, welke niet of gunstiger is dan die, toegestaan aan nationale en andere buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, welke zich bezig houden met internationaal luchtvervoer.

c) De motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, welke aan boord blijven van burgerlijke

luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen, waaraan vergunning verleend is om de in de Bijlage omschreven routes en diensten te exploiteren, zullen bij aankomst in of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten of soortgelijke rechten en kosten, zelfs indien zodanige voorraden worden gebruikt of verbruikt door zulke luchtvaartuigen bij vluchten binnen dat grondgebied.

d) De onder vorenbedoelde vrijstelling vallende goederen mogen slechts worden gelost met toestemming van de douane-autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. De geloste goederen, die weer zullen moeten worden uitgevoerd, zullen tot wederuitvoer onder toezicht van de douane blijven.

Artikel IV

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen, uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij, zullen door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig worden erkend voor de exploitatie van de in de Bijlage omschreven luchtlijnen en diensten. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, voor vluchten boven haar eigen grondgebied de erkenning van bewijzen van geschiktheid en vergunningen, door een andere Staat aan haar eigen onderdanen uitgereikt, te weigeren.

Artikel V

1) De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen, gebezigd in internationale luchtvaart of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen gedurende het verblijf binnen haar grondgebied, zullen van toepassing zijn op de luchtvaartuigen, welke worden gebruikt door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zonder onderscheid van nationaliteit en zullen door deze luchtvaartuigen moeten worden nagekomen bij het binnenkomen in of verlaten van of gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerstgenoemde Partij.

2) De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of lading van luchtvaartuigen, zoals voorschriften betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine zullen door of vanwege de passagiers, bemanning en lading van luchtvaartuigen, welke door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden gebruikt, bij het binnenkomen in of verlaten van of gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerstgenoemde Partij moeten worden nagekomen.

Artikel VI

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de uitoefening van de rechten, omschreven in de Bijlage van deze Overeenkomst, door een luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, niet te verlenen of in te trekken in elk geval, waarin niet tot haar genoegen is gebleken, dat het overwegende eigendomsrecht en het daadwerkelijk toezicht berusten bij onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan wel ingeval de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij over wier grondgebied zij luchtdiensten onderhoudt, als omschreven in Artikel V van deze Overeenkomst, na te komen of aan haar verplichtingen ingevolge deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij te voldoen.

Artikel VII

Deze Overeenkomst en alle daarmede in verband staande contracten zullen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Artikel VIII

Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling of bepalingen van de bij deze Overeenkomst behorende Bijlage te wijzigen, kan zulk een wijziging worden aangebracht door rechtstreeks tot overeenstemming leidend overleg tussen de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel IX

1) Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen enig geschil rijst met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst of haar Bijlage, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats trachten dit geschil door onderling overleg op te lossen.

2) Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door overleg tot een oplossing te geraken, zal het geschil ter beslissing worden voorgelegd aan een scheidsrecht, bestaande uit drie scheidsrechters, waarvan er een benoemd zal worden door elke Overeenkomstsluitende Partij, terwijl de aldus gekozen twee scheidsrechters in overeenstemming de derde zullen benoemen, onder voorwaarde dat zodanige derde scheidsrechter geen onderdaan is van een der Overeenkomstsluitende Partijen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen moet een scheidsrechter aanwijzen binnen twee maanden na de datum waarop de ene Partij aan de andere Partij een diplomatieke nota overhandigt, waarin een scheidsrechterlijke uitspraak in het geschil gevraagd wordt, en omtrent de derde scheidsrechter moet binnen een maand na zulk een periode van twee maanden overeenstemming bereikt worden.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft haar scheidsrechter aan te wijzen of indien omtrent de derde scheidsrechter geen overeenstemming bereikt wordt, dan zullen de vacatures, die daardoor zijn ontstaan, vervuld worden door de personen, die op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie worden aangewezen.

3) De Overeenkomstsluitende Partijen nemen op zich, zich te houden aan iedere beslissing die gegeven wordt volgens lid 2) van dit Artikel.

4) Indien en zolang als een der Overeenkomstsluitende Partijen of een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft zich te houden aan een beslissing die volgens lid 2) van dit Artikel gegeven is, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij alle rechten of voorrechten, die zij krachtens deze Overeenkomst aan de in gebreke blijvende Overeenkomstsluitende Partij of aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van die Overeenkomstsluitende Partij of aan de in gebreke blijvende aangewezen

luchtvaartmaatschappij heeft verleend, beperken, onthouden of intrekken.

Artikel X

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht de bepalingen van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij verzoeken dat de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen overleg plegen. Zodanig overleg moet aanvagen binnen een termijn van 60 dagen van de datum van het verzoek af. Wanneer de luchtvaartautoriteiten tot overeenstemming komen aangaande wijzigingen van de Overeenkomst, zullen zodanige wijzigingen in werking treden wanneer zij zijn bevestigd door een Notawisseling langs diplomatieke weg.

Artikel XI

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde aan de andere mededeling doen van haar wens deze Overeenkomst te beëindigen. Zulk een mededeling zal tegelijkertijd worden gedaan aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie. Indien een zodanige mededeling wordt gedaan, zal deze Overeenkomst ophouden te bestaan 12 maanden na het tijdstip, waarop de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij is ontvangen, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg wordt ingetrokken voordat die termijn is verstreken. Bij gebreke van een ontvangstbevestiging van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, zal de mededeling geacht worden te zijn ontvangen veertien dagen na de ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Artikel XII

Deze Overeenkomst, met inbegrip van de bepalingen van de daarbij behorende Bijlage, zal in werking treden op de dag van ondertekening.

Ter oorkonde waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan in tweevoud te Jeruzalem, de 23ste dag van October 1950, in de Nederlandse, Hebreeuwse en Engelse taal, waarbij alle teksten gelijke geldigheid hebben. In geval van onenigheid zal de bewoording van de Engelse tekst doorslaggevend zijn.

Voor de Nederlandse Regering,
(w.g.) J. A. NEDERBRAGT.

Voor de Regering van Israel,
(w.g.) D. BEN GOERION.

Bijlage

1. De Nederlandse Regering verleent aan de Regering van Israel het recht om luchtvervoersdiensten door een luchtvaartmaatschappij van Israëlsche nationaliteit, aangewezen door laatstgenoemd land, uit te oefenen op de in Tabel I omschreven routes.

2. De Regering van Israel verleent aan de Nederlandse Regering het recht om luchtvervoersdiensten door een luchtvaartmaatschappij van Nederlandse nationaliteit, aangewezen door laatstgenoemd land, uit te oefenen op de in Tabel II omschreven routes.

3. De luchtvaartmaatschappij, welke door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen volgens de voorwaarden van deze Overeenkomst is aangewezen, zal in overeenstemming met de bepalingen van deze Overeenkomst en Bijlage op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten genieten van overvliegen, van landingen voor niet verkeersdoeleinden en voor commerciële doeleinden van binnenkomst en vertrek voor internationaal verkeer van passagiers, vracht en post op elk van de, in de aangehechte Tabellen omschreven, routes.

4. Bij de exploitatie door de luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen van lange afstandsdiensdiensten, omschreven in deze Bijlage, zullen de belangen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in aanmerking worden genomen, opdat de diensten, die deze laatste over het geheel of een gedeelte van de route verschaft, niet onredelijk worden getroffen.

5. De luchtvervoersdiensten, die worden aangeboden door de maatschappijen van beide landen, moeten nauw verband houden met de behoeften van het publiek aan zodanige diensten.

6. De diensten van een volgens deze Overeenkomst en haar Bijlage aangewezen luchtvaartmaatschappij zullen als eerste doel behouden het met een redelijke bezettingsgraad verschaffen van een vervoerscapaciteit, welke alleszins voldoet aan de behoeften aan vervoersgelegenheid tussen het grondgebied van het land, welks nationaliteit zulk een luchtvaartmaatschappij heeft, en het land van uiteindelijke bestemming van het verkeer en het recht van de luchtvaartmaatschappij van elk der landen om op punten in het grondgebied van het andere land internationale lading op te nemen of af te zetten, bestemd voor of afkomstig uit een punt of punten van derde landen als omschreven in de aangehechte Tabellen, zal worden toegepast in overeenstemming met de algemene beginselen van een ordelijke ontwikkeling, welke beide Regeringen onderschrijven en zal onderworpen zijn aan het algemene beginsel, dat de vervoerscapaciteit verband moet houden:

a. met de behoefte aan vervoersgelegenheid tussen het land, welks nationaliteit de luchtvaartmaatschappij heeft, en de landen van bestemming van het verkeer;

b. met de eisen, welke de exploitatie van doorgaande luchtlijnen stelt; en

c. met de behoefte aan vervoersgelegenheid van de gebieden waarover de luchtlijn voert, nadat rekening is gehouden met de plaatselijke en regionale diensten.

7. (1) De tarieven op elke overeengekomen dienst zullen op een redelijk peil worden vastgesteld, waarbij behoorlijk rekening zal worden gehouden met alle terzake dienende factoren, daaronder begrepen kosten van exploitatie, redelijke winst, hoedanigheden van de dienst (zoals maatstaven voor snelheid en accommodatie) en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor enig gedeelte van de omschreven route.

(2) Deze tarieven, tezamen met de maatstaven voor de agentencommissie die in verband daarmee gebruikelijk zijn, zullen indien mogelijk overeengekomen worden tussen de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen, in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen, die diensten onderhouden op het geheel of een gedeelte van de route, en zulk een overeenkomst zal, zo mogelijk, worden bereikt door middel van de tarievenafspraken van de „International Air Transport Association”. De aldus overeengekomen tarieven zullen onderworpen zijn aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

(3) Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming komen of, indien om een of andere reden een tarief niet kan worden overeengekomen in overeenstemming met de bepalingen van lid (2), dan zullen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen trachten in onderling overleg de tarieven vast te stellen.

(4) Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken, zal het geschil worden opgelost volgens het bepaalde in Artikel IX.

(5) Geen tarief zal in werking treden, indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen daarmee niet tevreden zijn, tenzij de bepalingen van lid (3) van Artikel IX toegepast zijn.

8. De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen zullen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op hun verzoek zodanige periodieke of andere statistische gegevens verschaffen, als redelijker wijze geëist kunnen worden voor het beoordelen van de naleving van de Overeenkomst en in het bijzonder van de capaciteit, die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de eerste Overeenkomstsluitende Partij op de overeengekomen diensten wordt aangeboden. Zodanige gegevens zullen alle inlichtingen bevatten, welke nodig zijn om de omvang van het vervoer, dat door die luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten wordt vervoerd, alsmede de herkomst en bestemming van zodanig vervoer vast te stellen.

Tabel I

Routes, welke geëxploiteerd mogen worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Israël:

1) Lydda—Rome—Zürich—Amsterdam—naar verder gelegen punten.

De aangewezen luchtvaartmaatschappij mag op elke of op alle vluchten elk tussengelegen punt overslaan.

Tabel II

Routes, welke geëxploiteerd mogen worden door de aangewezen Nederlandse luchtvaartmaatschappij:

1) Amsterdam—Lydda.

2) Amsterdam—München—Rome—Lydda.

3) Amsterdam—Lydda — via tussengelegen punten — naar Djakarta en verder gelegen punten.

De aangewezen luchtvaartmaatschappij mag op elke of op alle vluchten elk tussengelegen punt overslaan.