

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1951 No. 138

Overgelegd aan de Staten-Generaal door de Minister
van Buitenlandse Zaken

A. TITEL

*Luchvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden
en de Unie van Birma, met Bijlage;
Rangoon, 6 September 1951*

B. TEKST

**Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom
of the Netherlands and the Government of the Union of Burma**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the
Government of the Union of Burma,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting
direct air communications between their respective territories,

Have accordingly appointed authorized representatives for this pur-
pose, who have agreed as follows:

Article 1

For the purposes of the present Agreement, and its Annex, except
where the text provides otherwise:

(A) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case
of the Kingdom of the Netherlands, the Director-General of Civil
Aviation in the Netherlands or any person or agency authorized to
perform the functions exercised at the present time by the said aero-
nautical authority and, in the case of the Union of Burma, the
Ministry of Transport and Communications, or any person or agency
authorized to perform the functions exercised at present by the said
Ministry of Transport and Communications.

(B) The term "designated airlines" shall mean those airlines which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airlines which it has designated in conformity with Article 3 of the present Agreement for the routes specified in such designation.

(C) The term "territory" shall have the meaning given to it by Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on December 7, 1944.

(D) The definitions contained in paragraphs (a), (b) and (d) of Article 96 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944 shall be applied to the present Agreement.

Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights as specified in the Annex hereto necessary for establishing the international civil air routes and services therein described, whether such services be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article 3

Each of the air services so described may be placed in operation as soon as the Contracting Party to whom the rights have been granted by Article 2 to designate an airline or airlines for the route concerned has authorized an airline for such route, and the Contracting Party granting the rights shall, subject to Article 7 hereof be bound to give the appropriate operating permission without undue delay to the airline or airlines concerned; provided that the airlines so designated may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities before being permitted to engage in the operations contemplated by this agreement; and provided that in areas of hostilities or of military occupation, or in areas affected thereby, such operations shall be subject to the approval of the competent military authorities.

Article 4

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, both Contracting Parties agree that:

(a) Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. 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 other facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) The fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of airlines of the other Contracting Party and intended solely for use by aircraft of the designated airlines of such Contracting Party shall, with respect to the imposition of customs duties, inspection fees or other national duties or charges by the Contracting Party whose territory is entered, be accorded the same treatment as that applying to national airlines and to airlines of the most-favoured nation.

(c) The aircraft, its fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party authorized 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, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory. The supplies so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party and shall, when unloaded, be kept under the supervision of the customs authorities until they are re-loaded.

Article 5

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in the Annex, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

Article 6

(a) 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 of the airlines designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first party.

(b) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crews, 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 such passengers, crew or cargo of the airlines designated by the other Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within the territory of the first party.

Article 7

Notwithstanding the provisions of Article 10 hereof, 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 the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by such airline or the Government designating such airline, to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 hereof, or otherwise to perform its obligations hereunder, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement and its Annex.

Article 8

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

Article 9

Existing rights and privileges relating to air transport services which may have been granted previously by either of the Contracting Parties to an airline of the other Contracting Party shall continue in force according to their terms.

Article 10

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. Such a notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event such communication is made, this Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the communication under reference is withdrawn before the expiration of that time. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed as having been received 14 days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 11

In the event either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the routes or conditions set forth in the attached Annex, it may request consultation between the competent authorities of both

Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities mutually agree on new or revised conditions affecting the Annex, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 12

If a general multilateral air transport Convention accepted by both Contracting Parties enters into force, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention.

Article 13

Except as otherwise provided in this Agreement or its Annex, any dispute between the Contracting Parties relative to the interpretation or application of this Agreement or its Annex, which cannot be settled through consultation, shall be submitted 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 to the other party of a diplomatic note requesting arbitration of a dispute; and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months. If the third arbitrator is not agreed upon, within the time limitation indicated, the vacancy thereby created shall be filled by the appointment of a person, designated by the President of the Council of ICAO, from a panel of arbitral personnel maintained in accordance with the practice of ICAO. The Contracting Parties undertake to comply with the decision given by the tribunal. A moiety of the expenses of the arbitral tribunal shall be borne by each party.

Article 14

Changes made by either Contracting Party in the routes described in the schedules attached except those which change the points served by these designated airlines in the territory of the other Contracting Party shall not be considered as modifications of the Annex. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change is given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

If such other aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in Section VII of the Annex to the present Agreement, interests of their airlines are prejudiced by the carriage by the airlines of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party and the new point in the territory of the third country, the authorities of the two Contracting

Parties shall consult with a view to arriving at a satisfactory agreement.

Article 15

This Agreement, including the provisions of the Annex thereto, will come into force on the day it is signed.

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

DONE in duplicate at Rangoon this 6th day of September 1951 in the English language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

H. P. J. BOSCH VAN DRAKESTEIN.

For the Government of the Union of Burma:

SAO HKUN HKIO. _____

ANNEX

Section I

The Government of the Union of Burma grants to the Government of the Kingdom of the Netherlands the right to conduct air transport services by one or more airlines of Netherlands nationality designated by the latter country on the routes, specified in Schedule One attached, which transit or serve commercially the territory of the Union of Burma.

Section II

The Government of the Kingdom of the Netherlands grants to the Government of the Union of Burma the right to conduct air transport services by one or more airlines of the Union of Burma nationality designated by the latter country on the routes, specified in Schedule Two attached, which transit or serve commercially the territory of the Netherlands.

Section III

One or more airlines designated by each of the Contracting Parties under the conditions provided in this Agreement will enjoy, in the territory of the other Contracting Party, rights of transit and of stops for non-traffic purposes, as well as the right of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo and mail at the points enumerated on each of the routes specified in the Schedules attached.

Section IV

The air transport facilities available hereunder to the travelling public shall bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.

Section V

There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the contracting parties to operate on any route between their respective territories (as defined in the Agreement) covered by this Agreement and Annex.

Section VI

In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the trunk services described in the present Annex, the interest of the designated airlines 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 routes.

Section VII

It is the understanding of both Contracting Parties that services provided by a designated airline under the present Agreement and Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point in the territory of the other Party on the routes specified in the present Annex shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

- (a) to traffic requirements between the country of origin of the air service and the countries of destination;
- (b) to the requirements of through airline operation; and
- (c) to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

Section VIII

In so far as the designated airlines of one Contracting Party may be temporarily prevented through difficulties arising from war from taking immediate advantage of the opportunity referred to in Section V above, the situation shall be reviewed between the Contracting Parties with the object of facilitating the necessary development, as soon as the designated airlines of the first Contracting Party are in a position increasingly to make their proper contribution to the service.

Section IX

It is the intention of both Contracting Parties that there should be regular and frequent consultation between their respective aeronautical authorities (as defined in the Agreement) and that there should thereby be close collaboration in the observance of the principles and the implementation of the provisions outlined in the present Agreement and Annex.

SCHEDULE 1

The airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on air routes specified in this paragraph *via* intermediate points in both directions, and to make scheduled landings in Burma at the point specified:

The Netherlands, *via* points in Europa, points in the Near and Middle East, Iran, Pakistan, and India to Rangoon and beyond to:

- (a) The Republic of Indonesia and points beyond
- (b) China and/or Japan and points beyond.

SCHEDULE 2

The airlines designated by the Government of the Union of Burma shall be entitled to operate air services and to make scheduled landings in the Netherlands along a specific route or routes to be agreed upon by the Governments of the Kingdom of the Netherlands and the Union of Burma at such time as the Government of the Union of Burma decides to commence operations.

SCHEDULE 3

On each of the above routes the airline authorized to operate such route may operate nonstop flights between any of the points on such route omitting stops at one or more of the other points on such route.

C. VERTALING

Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Unie van Birma

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Unie van Birma,

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten teneinde rechtstreekse luchtverbindingen tussen hun onderscheidene grondgebieden te bevorderen,

Hebben dienovereenkomstig daartoe gemachtigde vertegenwoordigers aangewezen, die het volgende zijn overeengekomen:

Artikel 1

Met betrekking tot deze Overeenkomst, en haar Bijlage, behalve waar de tekst anders bepaalt:

A) Zal de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten” betekenen, in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst in Nederland of enig persoon of bureau, gemachtigd de functies te vervullen, welke thans door genoemde luchtvaartautoriteit worden uitgeoefend en, in het geval van de Unie van Birma, het Ministerie van Verkeer en Verbindingen of enig

persoon of bureau gemachtigd de functies te vervullen, welke thans door het genoemde Ministerie van Verkeer en Verbindingen worden uitgeoefend.

B) Zal de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappijen” betekenen die luchtvaartmaatschappijen, welke de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen schriftelijk hebben opgegeven aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij als de luchtvaartmaatschappijen welke zij overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst heeft aangewezen voor de in die aanwijzing omschreven routes.

C) Zal de uitdrukking „grondgebied” de betekenis hebben, welke daaraan gegeven wordt door artikel 2 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 December 1944.

D) Zullen de definities, vervat in de leden a), b), en d) van artikel 96 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 December 1944, van toepassing zijn op deze Overeenkomst.

Artikel 2

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten, opgesomd in de hierbijbehorende Bijlage, welke benodigd zijn voor de instelling van de daarin omschreven internationale burgerlijke luchtroutes en -diensten, onverschillig of deze diensten, naar verkiezing van de Overeenkomstsluitende Partij aan welke de rechten worden verleend, onmiddellijk of later worden geopend.

Artikel 3

Elk van de aldus omschreven luchtdiensten kan in exploitatie genomen worden, zodra de Overeenkomstsluitende Partij aan welke op grond van artikel 2 de rechten zijn verleend om een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen voor de betrokken luchtroute aan te wijzen, een luchtvaartmaatschappij voor zulk een route heeft aangewezen; en de Overeenkomstsluitende Partij welke de rechten verleent, zal, behoudens artikel 7 van deze Overeenkomst, verplicht zijn de passende exploitatievergunning zonder onnodig uitstel aan de betrokken luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen te verlenen; met dien verstande dat van de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen, alvorens hun zal zijn vergund de bij deze Overeenkomst beoogde exploitatie aan te vangen, kan worden verlangd, dat zij ten genoegen van de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij welke de rechten verleent, aantonen, dat zij in staat zijn de voorwaarden na te komen, welke worden gesteld op grond van de wetten en voorschriften die gewoonlijk door deze autoriteiten worden toegepast, en met dien verstande dat in gebieden waar vijandelikheden plaats hebben of welke militair bezet zijn, of in

gebieden welke daarbij betrokken zijn, deze exploitaties onderworpen zullen zijn aan de goedkeuring van de bevoegde militaire autoriteiten.

Artikel 4

Teneinde bevoorrechtende praktijken te voorkomen en gelijkheid van behandeling te verzekeren, komen beide Overeenkomstsluitende Partijen overeen dat:

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

b) Op motorbrandstof, smeeroliën en reservedelen, ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van deze Overeenkomstsluitende Partij, voor wat betreft het opleggen van douanerechten, inspectiekosten of andere nationale rechten of kosten door de Overeenkomstsluitende Partij wier grondgebied wordt aangedaan, dezelfde behandeling zal worden toegepast als die welke van toepassing is op de nationale luchtvaartmaatschappijen en op de luchtvaartmaatschappijen van de meest begunstigde natie.

c) De luchtvaartuigen, de motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, welke aan boord blijven van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij aan welke vergunning is verleend om de in de Bijlage omschreven routes en diensten te exploiteren, bij aankomst in of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld zullen zijn van douanerechten, inspectiekosten of soortgelijke rechten en kosten, zelfs indien zodanige voorraden worden gebruikt of verbruikt door deze luchtvaartuigen bij vluchten binnen dat grondgebied. De aldus vrijgestelde voorraden mogen slechts worden gelost met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en zullen, wanneer zij gelost zijn, onder toezicht blijven van de douaneautoriteiten, totdat zij weer worden ingeladen.

Artikel 5

Geldige bewijzen van luchtwaardigheid, en van bevoegdheid, uitgeleend 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 routes en diensten, mits de eisen op grond waarvan deze bewijzen worden uitge-

reikt of geldig verklaard, gelijk zijn aan of hoger zijn dan de minimumnormen welke krachtens het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart kunnen worden vastgesteld. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, voor vluchten boven haar eigen grondgebied de erkenning van bewijzen van bevoegdheid, door een andere Staat aan haar eigen onderdanen uitgereikt, te weigeren.

Artikel 6

a) De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen in of vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen, gebezigd in de 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 van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen en zullen door deze luchtvaartuigen moeten worden nagekomen bij het binnenkomen in of verlaten van of gedurende het verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Partij.

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

Artikel 7

Ongeacht de bepalingen van artikel 10 van deze Overeenkomst behoudt elke Overeenkomstsluitende Partij zich het recht voor, de uitoefening van de in de Bijlage bij deze Overeenkomst vermelde rechten door een luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, niet toe te staan of in te trekken in geval niet tot haar genoegen is gebleken, dat het overwegende eigendomsrecht van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan wel in geval die luchtvaartmaatschappij of de Regering welke die luchtvaartmaatschappij aanwijst, in gebreke blijft de wetten en voorschriften, bedoeld in artikel 6 van deze Overeenkomst, na te leven of anderszins de verplichtingen op grond daarvan na te komen, of anderszins de voorwaarden te vervullen, waaronder de rechten in overeenstemming met deze Overeenkomst en haar Bijlage worden verleend.

Artikel 8

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

Artikel 9

Bestaande rechten en voorrechten inzake luchtvervoersdiensten, welke eerder door een der Overeenkomstsluitende Partijen aan een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij mochten zijn verleend, zullen van kracht blijven overeenkomstig hun bepalingen.

Artikel 10

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde aan de andere mededeling doen van haar voornemen, deze Overeenkomst te beëindigen. Een zodanige mededeling zal tegelijkertijd worden gezonden aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie. Indien een zodanige mededeling wordt gedaan, zal deze Overeenkomst ophouden te bestaan één jaar na het tijdstip van ontvangst van de mededeling van opzegging, tenzij, in onderling overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen, de betrokken mededeling wordt ingetrokken voordat die termijn is verstreken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, zal de mededeling geacht worden te zijn ontvangen 14 dagen na de ontvangst daarvan door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Artikel 11

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht, de routes of voorwaarden, vermeld in de aangehechte Bijlage, te wijzigen, kan zij verzoeken, dat de bevoegde autoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen overleg plegen, welke overleg moet beginnen binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van de datum van het verzoek. Wanneer deze autoriteiten onderling tot overeenstemming komen omtrent nieuwe of herziene bepalingen met betrekking tot de Bijlage, zullen hun aanbevelingen dienaangaande van kracht worden nadat zij zijn bevestigd door een diplomatieke notawisseling.

Artikel 12

Indien een algemeen multilateraal Luchtvervoersverdrag dat door beide Overeenkomstsluitende Partijen wordt aanvaard, van kracht wordt, zal deze Overeenkomst met de bepalingen van zodanig Verdrag in overeenstemming worden gebracht.

Artikel 13

Tenzij in deze Overeenkomst of haar Bijlage anders is bepaald, zullen geschillen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst of haar Bijlage, die niet door overleg kunnen worden opgelost, worden voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsrechters, waarvan er een benoemd zal worden door elke Overeenkomstsluitende Partij, terwijl de twee aldus gekozen scheidsrechters bij overeenstemming de derde zullen benoemen, onder voorwaarde dat deze derde scheidsrechter geen onderdaan zal zijn 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 een geschil gevraagd wordt; en omtrent de derde scheidsrechter moet binnen een maand na zulk een periode van twee maanden overeenstemming bereikt worden. Indien omtrent de derde scheidsrechter binnen de gestelde termijn geen overeenstemming wordt bereikt, zal de vacature die daardoor is ontstaan, vervuld worden door de benoeming van een persoon, aangevonden door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, uit een lijst van scheidsrechters, welke wordt aangehouden volgens de gebruiken van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie. De Overeenkomstsluitende Partijen nemen op zich, zich te houden aan de beslissing die door het scheidsgerecht wordt gegeven. Door iedere Partij zal de helft van de kosten van het scheidsgerecht worden gedragen.

Artikel 14

Wijzigingen die door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden aangebracht in de routes, omschreven in de bijgevoegde tabellen, uitgezonderd die welke wijziging brengen in de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen aangedane punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zullen niet beschouwd worden als wijzigingen van de Bijlage. De luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen mogen derhalve eenzijdig overgaan tot het aanbrengen van zulke wijzigingen, mits echter van iedere wijziging onverwijld mededeling wordt gedaan aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Indien deze andere luchtvaartautoriteiten, de beginselen, uiteengezet in paragraaf VII van de Bijlage van deze Overeenkomst, in acht nemende, van mening zijn dat schade wordt toegebracht aan de belangen van hun luchtvaartmaatschappijen door het vervoer van verkeer door de luchtvaartmaatschappijen van de eerste Overeenkomstsluitende Partij tussen het grondgebied van de tweede Overeenkomstsluitende Partij en het nieuwe punt op het grondgebied van het derde land, moeten de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen overleg plegen, teneinde tot een bevredigende overeenstemming te komen.

Artikel 15

Deze Overeenkomst, met inbegrip van de bepalingen van de daarbij behorende Bijlage, zal van kracht worden op de dag van ondertekening.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheidene Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud te Rangoon de 6de dag van September 1951, in de Engelse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

H. P. J. BOSCH VAN DRAKESTEIN.

Voor de Regering van de Unie van Birma:

SAO HKUN HKIO.

BIJLAGE

Paragraaf I

De Regering van de Unie van Birma verleent aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden het recht, door een of meer luchtvaartmaatschappijen van Nederlandse nationaliteit, aangewezen door laatstgenoemd land, luchtvervoersdiensten te doen uitoefenen op de routes, opgesomd in de bijgevoegde Tabel Een, welke over het grondgebied van de Unie van Birma voeren of dit grondgebied voor handelsdoeleinden aandoen.

Paragraaf II

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden verleent aan de Regering van de Unie van Birma het recht, door een of meer luchtvaartmaatschappijen van Birmese nationaliteit, aangewezen door laatstgenoemd land, luchtvervoersdiensten te doen uitoefenen op de routes, opgesomd in de bijgevoegde Tabel Twee, welke over het grondgebied van Nederland voeren of dit grondgebied voor handelsdoeleinden aandoen.

Paragraaf III

Een of meer door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen onder de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden in het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht genieten van overvliegen en om er te landen voor niet-verkeersdoeleinden, alsook het recht van commerciële binnenkomst en vertrek voor internationaal passagiers-, vracht- en postverkeer op de punten, vermeld op elk van de in de bijgevoegde Tabellen opgesomde routes.

Paragraaf IV

De luchtvervoersgelegenheid die hierdoor beschikbaar komt voor het reizend publiek, moet nauw verband houden met de behoeften van het publiek aan zodanig vervoer.

Paragraaf V

De luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen eerlijke en gelijke gelegenheid hebben om diensten te onderhouden op elke route tussen hun onderscheidene grondgebieden (zoals gedefiniëerd in de Overeenkomst), welke onder deze Overeenkomst en Bijlage valt.

Paragraaf VI

Bij de exploitatie, door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen, van de lange afstandsdiens ten, omschreven in deze Bijlage, zal het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in aanmerking worden genomen, opdat de diensten welke de laatstgenoemde onderhoudt op alle of een gedeelte van dezelfde routes, niet onredelijk worden getroffen.

Paragraaf VII

Beide Overeenkomstsluitende Partijen gaan uit van de opvatting, dat diensten, ingesteld door een aangewezen luchtvaartmaatschappij, krachtens deze Overeenkomst en Bijlage, als hun eerste doel zullen handhaven het verschaffen van vervoerscapaciteit welke alleszins voldoet aan de behoeften aan vervoersgelegenheid tussen het land, welks nationaliteit de luchtvaartmaatschappij heeft en het land van uiteindelijke bestemming van het verkeer. Het recht om op zodanige diensten internationaal verkeer, bestemd voor en afkomstig uit derde landen, op te nemen of af te zetten op een punt in het grondgebied van de andere Partij op de in deze Bijlage opgesomde routes, zal worden toegepast in overeenstemming met de algemene beginselen van ordelijke ontwikkeling, welke beide Overeenkomstsluitende Partijen onderschrijven, en zal onderworpen zijn aan het algemene beginsel, dat de vervoerscapaciteit verband moeten houden:

a) met de behoeften aan vervoersgelegenheid tussen het land van herkomst van de luchtdienst en de landen van bestemming;

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

c) met de behoeften aan vervoersgelegenheid van het gebied waarover de luchtlijn voert, nadat rekening gehouden is met plaatselijke en regionale diensten.

Paragraaf VIII

Voorzover de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij tijdelijk tengevolge van moeilijkheden, voortvloeiende uit oorlogsomstandigheden, verhinderd zijn, onmiddellijk van de mogelijkheden, vermeld in paragraaf V hierboven, gebruik te maken, zal de toestand opnieuw door de Overeenkomstsluitende Partijen worden bezien, teneinde de noodzakelijke ontwikkeling te kunnen vergemakkelijken, zodra de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de eerste Overeenkomstsluitende Partij in toenemende mate in de gelegenheid zijn om hun rechtmatige bijdrage tot de dienst te leveren.

Paragraaf IX

Het is de bedoeling van beide Overeenkomstsluitende Partijen dat er regelmatig en herhaaldelijk tussen hun onderscheidene luchtvaartautoriteiten (zoals gedefinieerd in de Overeenkomst) overleg zal

worden gepleegd en dat daarbij een nauwe samenwerking zal bestaan bij de inachtneming van de beginselen en de naleving der bepalingen, neergelegd in deze Overeenkomst en Bijlage.

TABEL 1

De luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, zullen gerechtigd zijn om luchtdiensten te exploiteren op in deze paragraaf opgesomde luchtroutes via tussenliggende punten in beide richtingen, en om in Birma op het vermelde punt geregelde landingen uit te voeren:

Nederland, via punten in Europa, punten in het Nabije en Midden-Oosten, Iran, Pakistan, en India naar Rangoon, en verder naar:

- a) De Republiek Indonesië en verder gelegen punten;
- b) China en/of Japan en verder gelegen punten.

TABEL 2

De luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Regering van de Unie van Birma, zullen gerechtigd zijn om luchtdiensten te exploiteren en geregelde landingen uit te voeren op een of meer bepaalde routes, waaromtrent overeenstemming bereikt zal worden door de Regeringen van het Koninkrijk der Nederlanden en de Unie van Birma, wanneer de Regering van Birma besluit de exploitatie aan te vangen.

TABEL 3

Op elk van de bovengenoemde routes mag de luchtvaartmaatschappij welke gemachtigd is om die route te exploiteren, rechtstreekse vluchten uitvoeren tussen alle punten op die route, met weglating van landingen op een of meer andere punten op die route.

G. INWERKINGTREDING

Ingevolge artikel 15 is de Overeenkomst in werking getreden op 6 September 1951.

J. GEGEVENS

Tekst en vertaling van het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart van 7 December 1944, waarnaar in artikel 1 wordt verwezen, zijn afgedrukt in *Staatsblad* No. H 165. Cf. *Staatsblad* No. G 252.

De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (ICAO), waarnaar in de artikelen 8, 10 en 13 wordt verwezen, is opgericht bij artikel 43 van genoemd Verdrag van 7 December 1944.

Uitgegeven de negentiende November 1951.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
STIKKER.