

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1951 No. 151

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

A. TITEL

*Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden
en de Republiek Uruguay, met Bijlage en Tabellen;
Montevideo, 12 Mei 1947*

B. TEKST

Luchtvaartovereenkomst tusschen Nederland en Uruguay.

De Nederlandsche Regeering en de Regeering van Uruguay hebben, gelet op de resolutie van 7 December 1944 van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Conferentie te Chicago, Illinois, U.S.A., tot het aanvaarden van een model voor een overeenkomst inzake luchttrouwen en diensten, haar gevolmachtigden als volgt benoemd:

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden:

Zijne Excellentie Meester Floris Baron van Pallandt, Haren Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister bij de Republiek Uruguay, en

Zijne Excellentie de President van de Republiek Uruguay:

Zijn Minister van Buitenlandsche Zaken, Señor Don Mateo Marques Castro,

die, nu hun volmachten, welke in juisten en voorgeschreven vorm werden bevonden, te hebben uitgewisseld, tot overeenstemming kwamen omtrent de volgende artikelen:

Artikel I.

De Overeenkomstsluitende Partijen verleenen elkaar de rechten, vermeld in de Bijlage, behoorende bij deze Overeenkomst, opdat de daarin omschreven geregelde luchtdiensten (hierna te noemen „de overeengekomen diensten”) kunnen worden ingesteld.

Artikel II.

(1) Elk van de overeengekomen diensten kan onmiddellijk dan wel op een later tijdstip worden geopend, zulks naar verkiezing van de Overeenkomstsluitende Partij, waaraan de rechten zijn verleend, doch niet, dan nadat:

a. de Overeenkomstsluitende Partij, waaraan de rechten zijn verleend, een of meer luchtvaartmaatschappijen voor de aangegeven route of routes heeft aangewezen;

b. de Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten verleent, aan de betreffende luchtvaartmaatschappij(en) de benodigde exploitatievergunning zal hebben verleend (hetgeen zij, in overeenstemming met de voorzieningen van lid 2 van dit Artikel en van Artikel VI, onverwijld zal doen).

(2) Van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd, dat zij ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten verleent, aantoonen, dat zij in staat zijn de bepalingen na te komen, welke worden gesteld op grond van de wetten en voorschriften, welke gewoonlijk door die autoriteiten met betrekking tot de exploitatie van commerciële luchtvaartmaatschappijen worden gesteld.

Artikel III.

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

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

(2) Ten aanzien van motorbrandstof, smeeroliën en reservedeelen, ingevoerd op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen of binnen haar grondgebied door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord genomen van luchtvaartuigen, hetzij voor haar eigen rekening dan wel voor de door haar aangewezen luchtvaartmaatschappij(en), en uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de luchtvaartuigen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, wordt, voor wat betreft douanerechten, inspectiekosten of andere rechten, geheven door eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij een behandeling toegepast, welke niet ongunstiger is dan die, toegestaan aan de eigen luchtvaartmaatschappijen, welke zich bezig houden met internationaal luchtvervoer of aan de luchtvaartmaatschappijen van de meest begunstigde natie.

(3) Luchtvaartuigen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen, gebezigd bij de exploitatie van de overeengekomen diensten en

voorraden aan motorbrandstof, smeerolie, reservedeelen, normale uitrustingsstukken en proviand, welke aan boord van die luchtvaartuigen blijven, zijn op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten of soortgelijke rechten of kosten, zelfs indien zoodanige voorraden door deze luchtvaartuigen worden verbruikt bij vluchten binnen dat grondgebied.

(4) 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 aan den wederuitvoer onder toezicht van de douane blijven.

Artikel IV.

Geldige bewijzen van luchtwaardigheid en van geschiktheid en vergunningen, uitgereikt of geldig verklaard door een van de Overeenkomstsluitende Partijen, worden voor wat de exploitatie van de overeengekomen diensten betreft, door de andere Overeenkomstsluitende Partij erkend. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich echter het recht voor, voor vluchten boven haar eigen grondgebied de erkenning van bewijzen van geschiktheid en vergunningen, door een anderen Staat uitgereikt aan zijn eigen onderdanen, te weigeren.

Artikel V.

(1) De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen in of vertrek uit haar grondgebied door luchtvaartuigen, gebezigd in de internationale luchtvaart, of betreffende de exploitatie van zoodanige luchtvaartuigen binnen haar eigen grondgebied, zijn van toepassing op luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

(2) De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen in of vertrek uit haar eigen grondgebied van passagiers, bemanningen of lading van luchtvaartuigen (zooals voorschriften betreffende binnenkomst, het in- en uitklaren, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine) zijn van toepassing op passagiers, bemanningen en lading van luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappij(en), aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel VI.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen behoudt zich het recht voor, de uitoefening door een luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, van de rechten, vermeld in de Bijlage, behorende bij deze Overeenkomst, niet te verleenen of in te trekken, wanneer niet tot haar genoegen is gebleken, dat het overwegende eigendomsrecht en de daadwerkelijke leiding

van de betreffende luchtvaartmaatschappij(en) berust bij onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan wel in geval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften, bedoeld in bovenstaand Artikel V, na te komen of de voorwaarden te vervullen, waaronder de rechten in overeenstemming met deze Overeenkomst en haar Bijlage worden verleend.

Artikel VII.

Deze Overeenkomst zal worden geregistreerd bij de Voorloopige Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, in het leven groepen bij de Tijdelijke Overeenkomst inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, geteekend te Chicago op 7 December 1944, dan wel bij de organisatie, die daarvoor in de plaats zal treden.

Artikel VIII.

Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen het wenschelijk acht de bepalingen van de Bijlage, behorende bij deze Overeenkomst, te wijzigen, dan wel de rechten, bedoeld in Artikel VI uit te oefenen, kan zij verzoeken, dat tusschen de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen overleg zal worden gepleegd, welk overleg zal moeten aanvangen binnen een termijn van 60 dagen na den datum van het verzoek. Wanneer deze autoriteiten overeenkomen, dat de Bijlage gewijzigd moet worden, of besluiten de rechten, vervat in Artikel VI, uit te oefenen, zal een zoodanige beslissing van kracht worden nadat zij door een notawisseling langs diplomatieken weg zal zijn bevestigd.

Artikel IX.

Indien in deze Overeenkomst of haar Bijlage niet anders wordt bepaald, zal eenig geschil tusschen de Overeenkomstsluitende Partijen, betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst of haar Bijlage, welke niet door overleg kan worden geregeld (in overeenstemming met de bepalingen van Artikel VIII, sectie 6 (8) van de Tijdelijke Overeenkomst inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, geteekend te Chicago op 7 December 1944) om advies worden voorgelegd aan den Tijdelijken Raad van de Voorloopige Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie of van de organisatie, die daarvoor in de plaats zal treden, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen overeenkomen, het geschil voor te leggen aan een in onderling overleg tusschen dezelfde Overeenkomstsluitende Partijen samengesteld Scheidsgerecht, dan wel aan eenig ander persoon of lichaam. De Overeenkomstsluitende Partijen zullen haar beste krachten aanwenden om het oordeel, neergelegd in eenig rapport van den Tijdelijken Raad of zijn opvolger na te leven; in geval een scheidsgerecht is aangewezen verbinden de Overeenkomstsluitende Partijen zich, zich aan de gegeven beslissing te houden, voor zoover daardoor geen

inbreuk wordt gemaakt op nationale wetten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel X.

Indien een algemeen multilateraal luchtverdrag, dat door beide Overeenkomstsluitende Partijen wordt aanvaard, van kracht wordt, zal deze Overeenkomst zoodanig worden gewijzigd, dat haar bepalingen met die van bedoeld verdrag in overeenstemming zullen zijn.

Artikel XI.

In deze Overeenkomst en haar Bijlage, indien niet anders bepaald, *a.* wordt verstaan onder „luchtvaartautoriteiten” voor wat Nederland betreft, de bevoegde Hoofden van de Burgerlijke Luchtvaart Administraties van Nederland, Nederlandsch-Indië, Suriname of Curaçao, en voor wat Uruguay betreft, de Minister van Defensie en eenig persoon of bureau, bevoegd om de functies uit te oefenen, welke thans door genoemd Ministerie worden uitgeoefend;

b. wordt verstaan onder „aangewezen luchtvaartmaatschappijen” die luchtvaartmaatschappijen, waarvan door de luchtvaartautoriteiten van een van de Overeenkomstsluitende Partijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk is medegedeeld, dat zij de luchtvaartmaatschappijen zijn, welke door hen overeenkomstig Artikel II van deze Overeenkomst voor de routes, aangegeven in zoodanige aanwijzing, zijn aangewezen.

c. wordt verstaan onder „grondgebied” hetgeen daaronder wordt verstaan in Artikel 2 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, geteekend te Chicago op 7 December 1944.

d. zullen de definities, vervat onder *a*, *b* en *d* van Artikel 96 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, geteekend te Chicago op 7 December 1944, voor deze Overeenkomst van toepassing zijn.

Artikel XII.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan na een termijn van een jaar na het van kracht worden van deze Overeenkomst aan de andere mededeeling doen van haar wensch deze Overeenkomst te beëindigen. Een zoodanige mededeeling zal tegelijkertijd worden gezonden aan de Voorloopige Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie. Indien een zoodanige mededeeling wordt gedaan, zal deze Overeenkomst ophouden te bestaan twaalf maanden na het tijdstip, waarop de mededeeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij werd ontvangen, tenzij de mededeeling van opzegging in onderling overleg wordt ingetrokken voordat die termijn is verstreken. Indien van de ontvangst van de mededeeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij geen bevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeeling geacht te zijn ontvangen veertien dagen na de ontvangst van de mededeeling door de Voorloopige Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Artikel XIII.

Deze Overeenkomst vervangt iedere acte, vergunning, ieder voorrecht of iedere concessie, welke reeds bestond op het tijdstip van onderteekening en welke om een of andere reden door een van de twee Overeenkomstsluitende Partijen ten behoeve van luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij werd verleend.

Artikel XIV.

Deze Overeenkomst zal worden goedgekeurd door beide Regeeringen in overeenstemming met de nationale wetten van elk der beide Overeenkomstsluitende Partijen, en de oorkonden, welke de goedkeuringen van beide Regeeringen inhouden, zullen zoo spoedig mogelijk te Montevideo worden uitgewisseld, op welken datum de Overeenkomst in werking zal treden.

Hangende de uitwisseling van deze oorkonden, nemen de Overeenkomstsluitende Partijen op zich, om, voor zoover haar wederzijdsche grondwettelijke bevoegdheden zulks toelaten, de bepalingen van deze Overeenkomst vanaf den datum van onderteekening toe te passen.

Ter oorkonde waarvan de ondergeteekende Gevolmachtigden deze Overeenkomst hebben onderteekend en daaraan hun onderscheidenlijke zegels hebben gehecht.

Gedaan te Montevideo, den twaalfden Mei 1947, in drievoud in de Spaansche, de Nederlandsche en de Engelsche taal, welke drie teksten gelijke kracht hebben.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden: Voor de Republiek Uruguay:

F. C. A. van Pallandt.

Mateo Marques Castro.

BIJLAGE

behoorende bij de Luchtvervoerovereenkomst tusschen Nederland en Uruguay.

Sectie I.

De Regeering van Uruguay verleent aan de Nederlandsche Regeering het recht tot het uitoefenen van luchtvervoerdiensten door een of meer luchtvaartmaatschappijen van Nederlandsche nationaliteit, door laatstgenoemden Staat daartoe aangewezen, op de routes, genoemd in de hieraan gehechte Tabel I, welke diensten over het grondgebied van Uruguay voeren of dit grondgebied commercieel bedienen.

Sectie II.

De Nederlandsche Regeering verleent aan de Regeering van Uruguay het recht tot het uitoefenen van luchtvervoerdiensten door een of meer luchtvaartmaatschappijen van Uruguayaansche nationaliteit, door laatstgenoemden Staat daartoe aangewezen op de routes, genoemd in de hieeraan gehechte Tabel II, welke diensten over het grondgebied van Nederland voeren of dat grondgebied commercieel bedienen.

Sectie III.

Een of meer luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen op grond van de bepalingen, vervat in deze overeenkomst, zullen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht genieten tot overvliegen en tot het maken van landingen voor niet-commercieele doeleinden, alsook het recht van commercieele binnenkomst en vertrek voor internationaal verkeer van passagiers, goederen en post op ieder van de routes, aangegeven in de hieeraan gehechte Tabellen, op alle luchtavens open voor internationaal verkeer.

Sectie IV.

Tusschen de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen:

- a. dat de luchtvervoersgelegenheid, geboden aan het reizende publiek, nauw verband moet houden met de behoeften van het publiek aan zoodanig vervoer;
- b. dat aan de luchtvaartmaatschappijen van de twee Overeenkomstsluitende Partijen een eerlijke en gelijke gelegenheid wordt gegeven om op een route tusschen haar onderscheidenlijke grondgebieden (zooals in deze Overeenkomst gedefinieerd), vallende onder deze Overeenkomst en haar Bijlage diensten te onderhouden;
- c. dat bij de exploitatie door de luchtvaartmaatschappijen van elk van de Overeenkomstsluitende Partijen van de hoofdlijnen, beschreven in de aangehechte Tabellen I en II, de belangen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in acht genomen worden, opdat de diensten, welke laatstbedoelde luchtvaartmaatschappijen onderhouden op alle of een gedeelte van dezelfde routes, niet onredelijk worden getroffen.
- d. dat de diensten, welke door een aangewezen luchtvaartmaatschappij krachtens deze Overeenkomst en haar Bijlage worden ingesteld, als hun eerste doel behouden de verschaffing van vervoerscapaciteit, welke alleszins voldoet aan de behoeften aan vervoersgelegenheid tusschen het land, welks nationaliteit die luchtvaartmaatschappij bezit, en het land van uiteindelijke bestemming van het verkeer.
- e. dat het recht om op punten binnen het grondgebied van het andere land, internationaal verkeer, bestemd voor of afkomstig uit derde landen op een of meer punten, vermeld in de aangehechte

Tabellen op te nemen of af te zetten, zal worden toegepast in overeenstemming met de algemeene beginselen van ordelijke ontwikkeling, welke beide Regeeringen onderschrijven en zal onderworpen zijn aan het algemeene beginsel, dat de vervoerscapaciteit verband moet houden:

1. met de verkeersbehoeften tusschen het land van herkomst en de landen van bestemming;
2. met de eischen, welke de exploitatie van doorgaande luchtlijnen stelt; en
3. met de verkeersbehoeften van het gebied, waarover de luchtlijn voert, nadat rekening is gehouden met de plaatselijke en regionale diensten.

Sectie V.

De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen, dat, waar het verdere vervoer van verkeer door een luchtvaartuig met afmetingen, afwijkende van die van het luchtvaartuig dat op een eerder deel van dezelfde route werd gebezigd (hierna genoemd „wisseling van type”) gerechtvaardigd is om redenen van economie bij de exploitatie, en waar een zoodanige wisseling van type zal plaats hebben op een punt binnen het grondgebied van Nederland of van Uruguay, het kleinere luchtvaartuig enkel zal dienst doen in aansluiting op het grootere luchtvaartuig, dat op het wisselpunt aankomt, om zodoende een aansluitende dienst te verschaffen, welke normaliter op de aankomst van het grootere luchtvaartuig zal wachten, en welke als eerste doel zal hebben het verdere vervoer naar hun uiteindelijke bestemming in het kleinere luchtvaartuig van die passagiers, welke naar Nederland of Uruguay zijn gereisd in het grootere luchtvaartuig. Op dezelfde wijze is het wel verstaan dat de capaciteit van het kleinere luchtvaartuig bepaald zal worden door in de eerste plaats rekening te houden met het verkeer, dat reist met het grootere luchtvaartuig en normaliter verder vervoerd wenschte te worden. Wanneer er in het kleinere luchtvaartuig ledige plaatsen zijn, mogen die ledige plaatsen worden gevuld met passagiers, afkomstig onderscheidenlijk uit Nederland of Uruguay zonder nadeel toe te brengen aan het locale verkeer en met uitsluiting van cabotage.

Sectie VI.

De tarieven zullen, behoudens goedkeuring van hun onderscheidenlijke Regeeringen, worden vastgesteld door de onderscheidenlijke luchtvaartmaatschappijen, waarbij deze behoorlijk rekening zullen houden met alle terzake dienende factoren, zooals exploitatiekosten, redelijke winst en de tarieven geheven door eenige andere luchtvaartmaatschappij.

Sectie VII.

Wijzigingen, welke door ieder van de Overeenkomstsluitende Partijen worden gebracht in de routes, aangegeven in de aangehechte

tabellen, uitgezonderd die wijzigingen, welke verandering brengen in de punten, die door die luchtvaartmaatschappijen binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden bediend, zullen niet als wijzigingen van de Bijlage worden beschouwd.

De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen mogen derhalve eenzijdig dergelijke wijzigingen aanbrengen, met dien verstande evenwel, dat van iedere wijziging onverwijld mededeeling zal worden gedaan aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Indien die andere luchtvaartautoriteiten in verband met de be-
ginselen, vervat in Sectie IV van deze Bijlage, van meening zijn, dat de belangen van haar luchtvaartmaatschappij(en) door het vervoer van de luchtvaartmaatschappij(en) van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij tusschen het grondgebied van de tweede Overeenkomstsluitende Partij en het nieuwe punt op het grondgebied van een derden Staat worden benadeeld, zullen de autoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen overleg plegen met het doel tot een bevredigende schikking te komen.

Sectie VIII.

Nadat deze Overeenkomst van kracht zal zijn geworden, zullen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zoo spoedig mogelijk gegevens uitwisselen betreffende de vergunningen, welke zijn verleend aan haar onderscheidenlijke luchtvaartmaatschappijen, aangewezen voor het exploiteeren van diensten op de routes, genoemd in de bijgevoegde Tabellen, of op eenig gedeelte daarvan. In het bijzonder vallen onder deze uitwisseling afschriften van vergunningen, houdende eventueele wijzigingen en toevoegingen.

Gedaan te Montevideo, den twaalfden Mei 1947, in drievoud in de Spaansche, de Nederlandsche en de Engelsche taal, welke drie teksten gelijke kracht hebben.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden: Voor de Republiek Uruguay:

F. C. A. van Pallandt.

Mateo Marques Castro.

TABEL I.

Routes, welke bediend zullen worden door de Nederlandsche luchtvaartmaatschappij(en) (een of meer punten op eenige route of op alle routes mogen naar keuze van de luchtvaartmaatschappij(en) op eenige vlucht of op alle vluchten worden weggelaten).

Nederlandsche luchtvaartmaatschappijen, waaraan krachtens deze Overeenkomst vergunning is verleend, hebben het recht tot het vliegen over, tot het maken van landingen voor niet-commercieele doel-

einden op het grondgebied van Uruguay, alsook het recht om in Montevideo in internationaal verkeer passagiers, goederen en post op te nemen en af te zetten op de volgende routes:

1. Nederland — Brazilië — Uruguay — Argentinië
en
Argentinië — Uruguay — Brazilië — Nederland
hetzij via tusschenliggende punten, hetzij rechtstreeks en naar verder gelegen punten in beide richtingen;
 2. De Nederlandsche gebiedsdeelen op het Westelijk Halfrond — Brazilië — Uruguay — Argentinië
en
Argentinië — Uruguay — Brazilië — De Nederlandsche gebiedsdeelen op het Westelijk Halfrond
hetzij via tusschenliggende punten, hetzij rechtstreeks en naar verder gelegen punten in beide richtingen.
-

TABEL II.

Routes, welke bediend zullen worden door de Uruguayaansche luchtvaartmaatschappij(en) (een of meer punten op eenige route of op alle routes mogen naar keuze van de luchtvaartmaatschappij(en) op eenige vlucht of op alle vluchten worden weggelaten).

Uruguayaansche luchtvaartmaatschappijen, waaraan krachtens deze Overeenkomst vergunning is verleend, hebben het recht tot het vliegen over, tot het maken van landingen voor niet-commercieele doeleinden op grondgebied van Nederland, alsook het recht om in Amsterdam in internationaal verkeer passagiers, goederen en post op te nemen en af te zetten op de volgende routes:

- Uruguay — Brazilië — Nederland
en
Nederland — Brazilië — Uruguay
hetzij via tusschenliggende punten, hetzij rechtstreeks en naar verder gelegen punten in beide richtingen.
-

Convenio de transporte aereo entre los Países Bajos y el Uruguay

El Gobierno de los Países Bajos y el Gobierno del Uruguay, teniendo presente la resolución de fecha 7 de diciembre de 1944, de la Conferencia Internacional de Aviación Civil, de Chicago, Illinois, U.S.A., para la adopción de un tipo uniforme de Convenio para rutas y servicios aéreos,

han designado sus Plenipotenciarios como sigue:

Su Majestad la Reina de los Países Bajos, al Excelentísimo señor Doctor Floris Barón van Pallandt, Su Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en la República Oriental del Uruguay; y

El Presidente de la República Oriental del Uruguay, al señor don Mateo Marques Castro, Su Ministro Secretario de Estado para las Relaciones Exteriores;

quienes, luego de haber canjeado sus Plenos Poderes, hallados en buena y debida forma, convinieron en los siguientes artículos:

Artículo I

Las Partes Contratantes se confieren mutuamente los derechos especificados en el Anejo adjunto, para poder establecer los servicios aéreos regulares descriptos allí (referidos en el presente convenio como „servicios convenidos”).

Artículo II

1. Cada servicio convenido puede ser inaugurado inmediatamente o en una fecha posterior, a opción de la Parte Contratante a quien se hayan concedido los derechos, pero no antes:

- a) La Parte Contratante a quien se haya concedido los derechos, designarán una o más líneas aéreas para la ruta o rutas especificadas.
- b) La Parte Contratante que concede los derechos dará el necesario permiso de operación, a la línea o líneas aéreas concernientes, (lo que deberá hacer sin demora, de acuerdo con lo previsto en el párrafo 2 de este artículo y del artículo VI).

2. Las líneas aéreas así designadas, podrán ser requeridas por las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que concede los derechos, para justificar que se hallan en condiciones de llenar los requisitos prescritos por las leyes y reglamentaciones normalmente aplicadas por esas autoridades en operaciones de líneas aéreas comerciales.

Artículo III

Para prevenir prácticas discriminatorias y asegurar igualdad de tratamiento, se conviene en que:

1. Cada una de las Partes Contratantes puede imponer o permitir que se imponga, justas y razonables tasas por el uso de aeropuertos y otras facilidades. Cada Parte Contratante conviene, sin embargo, que esas tasas no serán más elevadas que lo que paguen sus aviones nacionales utilizados en servicios internacionales similares, por el uso de los mismos aeropuertos y facilidades.

2. Combustible, aceites lubricantes, y repuestos introducidos al territorio de una Parte Contratante o colocados a bordo de aereoplanos en su territorio por la otra Parte Contratante ya sea por su propia cuenta o por la de las líneas aéreas designadas por ella, únicamente para uso de la aeronave de la otra Parte Contratante, gozará, -con respecto a los derechos de aduana, gastos de inspección y otras cargas impuestas por la Primera Parte Contratante, de un tratamiento no menos favorable que el que se concede a las líneas de navegación aérea nacionales, dedicadas a servicios de transporte aéreo internacional o a las líneas aéreas de la nación más favorecida.

3. La aeronave de una de las Partes Contratantes utilizada en la operación de los servicios convenidos y los suministros de combustible, aceite lubricante, repuestos, equipo normal y piezas de aviones retenidos a bordo de tal aeronave, gozarán de exención de derechos aduaneros, gastos de inspección y cargas o derechos similares, en el territorio de la otra Parte Contratante, aún cuando esos suministros sean usados por tal aeronave en vuelos dentro de aquel territorio.

4. Las mercaderías así exoneradas, podrán so amente ser desembarcadas con la aprobación de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante. Las mercaderías que van a ser reexportadas, deberán ser mantenidas hasta su reexportación, bajo la vigilancia aduanera.

Artículo IV

Los certificados de aeronavegabilidad, los de competencia y las licencias extendidas o validadas por una de las Partes Contratantes y aún en vigencia, serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante, a los efectos de operaciones de los servicios convenidos. Cada Parte Contratante se reserva el derecho, sin embargo, de no reconocer al efecto de vuelos sobre su propio

territorio, los certificados de competencia y las licencias concedidas a sus propios nacionales por otro Estado.

Artículo V

1. Las leyes y reglamentaciones de una Parte Contratante, relativas a la entrada en su propio territorio, o salida de allí de aeronaves empleados en navegación aérea internacional o para la operación de tal aeronave dentro de su propio territorio, serán aplicadas a la aeronave de la línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentaciones de una Parte Contratante, relativas a la admisión dentro de su propio territorio o a la partida de éste de pasajeros, tripulación o carga aérea (p.ej. reglamentaciones relativas a entrada, los trámites, la inmigración, los pasaportes, los trámites de Aduana y la cuarentena) serán aplicadas a los pasajeros, tripulación y carga de la aeronave de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, dentro del territorio de la primera Parte Contratante.

Artículo VI

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de rehusar o revocar el ejercicio de los derechos especificados en el Anejo del presente Convenio por una aeronave designada por la otra Parte Contratante, cuando no esté satisfecha de que nacionales de una de las partes de este Convenio poseen una parte substancial de dicha empresa y la dirigen de hecho, o en caso de que esa línea aérea deje de cumplir con las leyes y reglamentaciones a que se refiere el artículo V de este Convenio, o de llenar las condiciones bajo las cuales se han concedido los derechos, de acuerdo con el presente Convenio y su Anejo.

Artículo VII

El presente Convenio será registrado ante la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional establecida por el Acuerdo Provisional de la Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, o su sucesor.

Artículo VIII

Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar los términos del Anejo de este Convenio, así como ejercitar los derechos especificados en el Artículo VI, puede promover una consulta entre las autoridades de las dos Partes

Contratantes, y tal consulta deberá ser iniciada dentro de un período de 60 días desde la fecha de la solicitud. Cuando estas autoridades convengan en que el Anejo debe ser modificado o elijan ejercitar los derechos especificados en el Artículo VI, tales decisiones entrarán en vigencia después de haber sido confirmadas por un cambio de notas por vía diplomática.

Artículo IX

Exceptuando lo que se provea en otra parte de este Acuerdo o su Anejo, cualquier disputa entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Convenio o su Anejo, que no pueda ser arreglada por consultas, deberá ser sometida para un informe de asesoramiento el Consejo Provisional de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (de acuerdo con las provisiones del Artículo III, Sección 6 (8) del Acuerdo Provisional de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944), o su sucesor, a menos que las Partes Contratantes convengan en someter la disputa a un Tribunal de Arbitraje designado por acuerdo entre las mismas Partes Contratantes, o por alguna otra persona u organismo.

Las Partes Contratantes pondrán su mejor esfuerzo en llevar a cabo la opinión expresado en cualquier informe del Consejo Interino o su sucesor; en caso de que se designe un Tribunal de Arbitraje, las Partes Contratantes deberán cumplir con la decisión dada, hasta tal punto como su cumplimiento no esté en contradicción con las leyes nacionales de cualquiera de las Partes Contratantes.

Artículo X

Si una convención general multilateral de aviación, aceptada por ambas Partes Contratantes entrara en vigencia, este Acuerdo será modificado de tal manera que sus provisiones se conformen a aquellas de la convención referida.

Artículo XI

Para uso del presente Convenio y su Anejo excepto cuando se provee otra cosa:

- a) el término „autoridades aeronáuticas” significará en el caso de los Países Bajos las autoridades autorizadas por el Departamento de Aviación Civil de los Países Bajos, Indias Orientales, Surinam o Curaçao, y en el caso de Uruguay el Ministerio de Defensa Nacional y cualquier persona u organismo autorizada

- para cumplir las funciones ejercidas al presente por dicho Ministerio.
- b) el término „líneas aéreas designadas” significará aquellas líneas aéreas que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes hayan comunicado por escrito a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, que ellas son las líneas aéreas que ha designado, de conformidad con el artículo II del presente Convenio, para las rutas en tal designación.
 - c) el término „territorio” tendrá el significado dado al mismo por el Artículo 2 de la Convención Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944.
 - d) las definiciones contenidas en los párrafos a, b y d del Artículo 96 de la Convención de Aviación Internacional Civil firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944, serán aplicadas al presente Convenio

Artículo XII

Cualquiera de las Partes Contratantes puede, después de un período de un año a partir de la fecha de entrar en vigencia este Convenio, dar noticia a la otra Parte si desea terminarlo. Tal noticia será simultáneamente comunicada a la Organización Provisional de la Aviación Civil Internacional. Si tal noticia es dada, este Acuerdo terminará 12 meses después de la fecha de recepción de la noticia por la otra Parte Contratante, a menos que dicha noticia sea revocada por un acuerdo antes de la expiración de ese plazo. En caso de que la otra Parte Contratante no acuse recibo de la noticia, se considerará que la misma ha sido recibida catorce días después que ella haya sido recibida por la Organización Provisional de la Aviación Civil Internacional.

Artículo XIII

El presente Convenio sustituye a todos los actos, permisos, privilegios o concesiones ya en existencia en la época de su firma concedidos por cualquier razón por una de las Partes Contratantes en favor de líneas aéreas de la nacionalidad de la otra Parte Contratante.

Artículo XIV

Este Convenio será aprobado por cada parte de acuerdo a su legislación interna y los instrumentos que justifiquen tal hecho, serán canjeados en Montevideo tan pronto como sea posible en cuya fecha el acuerdo entrará en vigor. Mientras esté pendiente

el canje de tales instrumentos, las Partes Contratantes se comprometen, dentro de lo que les permite sus respectivos Poderes Constitucionales, a hacer efectivas las provisiones de este Acuerdo, a partir de la fecha de su firma.

En testimonio de lo cual, los infrascriptos plenipotenciarios firman el presente Convenio e imprimen aquí sus sellos.

Hecho en la ciudad de Montevideo, a los doce días del mes de mayo del año de mil novecientos cuarenta y siete, en tres copias en los idiomas español, holandés e inglés, todos los cuales son igualmente auténticos.

Por el Reino de los Países Bajos :

F. C. A. van Pallandt.

Por la República Oriental del Uruguay :

Mateo Marques Castro.

ANEXO

al Convenio de transporte aereo entre los Países Bajos y Uruguay

Seccion I

El Gobierno del Uruguay otorga al Gobierno de los Países Bajos el derecho de explotar servicios de transporte aéreo por una o más empresas de nacionalidad de los Países Bajos, designadas por el último país sobre las rutas, especificadas en el Itinerario adjunto, que transiten o sirvan comercialmente al territorio del Uruguay.

Seccion II

El Gobierno de los Países Bajos otorga al Gobierno del Uruguay el derecho de explotar servicios de transporte aéreo por una o más empresas de nacionalidad uruguaya designadas por el último país sobre las rutas especificadas en el Itinerario adjunto, que transiten y sirvan comercialmente al territorio de los Países Bajos.

Seccion III

Una o más empresas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes bajo las condiciones previstas en este Convenio, gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante de

derechos de tránsito, de escalas sin fines comerciales y de entrada y de salida para tráfico internacional de pasajeros, carga y correo en cada una de las rutas especificadas en las listas adjuntas en todos los aeropuertos abiertos al tráfico internacional.

Sección IV

Se conviene entre las Partes Contratantes:

- a) que las facilidades del transporte aéreo disponible al público viajero, debe tener una estrecha relación a las demandas del público por tal transporte.
- b) que debe haber una oportunidad justa y equitativa para las empresas aéreas de ambas Partes Contratantes para operar sobre una ruta entre sus respectivos territorios (como está definido en el acuerdo) cubierta por este contrato y sus anexos.
- c) que en la acción de las empresas de cualquier Parte Contratante de los servicios de la línea principal, especificadas en las listas I y II adjuntas, los intereses de las empresas de la otra Parte Contratante serán tomados en consideración para no afectar indebidamente los servicios que los últimos provean en toda o parte de las mismas rutas.
- d) que los servicios proporcionados por una empresa aérea señalada bajo este acuerdo y sus anexos, tienen como objetivo primordial la provisión de capacidad adecuada a las demandas del tráfico entre el país del cual tal empresa es oriunda y del país del destino final del tráfico.
- e) que el derecho para embarcar o desembarcar en lugares en el territorio del otro país señalado para tráfico internacional o viniendo de terceros países a un lugar o lugares señalados en la lista adjunta, será aplicado de acuerdo con los principios generales de desenvolvimiento regular al cual ambos gobiernos suscriben y estará sujeto a los principios generales de que la capacidad será relacionada:
 1. a las exigencias del tráfico entre el país de origen y los países de destino.
 2. a las exigencias operativas del tráfico aéreo del tránsito.
 3. a las necesidades del tráfico al través del territorio por donde pasan las líneas aéreas tomando en cuenta los servicios regionales y locales.

Sección V

Queda convenido entre las Partes Contratantes que, cuando a continuación del transporte por una aeronave de diferente tamaño de aquella empleada en la primera etapa de la misma ruta (referido más abajo como change of gauge), es justificada por razón de economía, y donde tal cambio de trocha deba ser hecho en un punto del territorio de los Países Bajos o Uruguay, la aeronave más pequeña accionará solamente en conexión con la aeronave mayor que llega al lugar del cambio, así que para proveer un servicio de conexión, el cual de este modo esperará normalmente el arribo de aquellos pasajeros quienes han viajado a los Países Bajos o Uruguay en la aeronave mayor y a su destino final en la aeronave más pequeña. Se entiende en la misma forma que la capacidad de la aeronave más pequeña será determinada en primer lugar en relación al tráfico que viaja en el avión mayor y que normalmente precise seguir el viaje. Donde hubiere lugar vacante en la aeronave más pequeña estos lugares podrán ser llenados con pasajeros de los Países Bajos o Uruguay respectivamente sin perjuicio al tráfico local, excluido el cabotaje.

Sección VI

Las tarifas serán fijadas por las respectivas empresas aéreas bajo el visto bueno de los respectivos Gobiernos, tomándose cuenta de todos los factores pertinentes tales como costo de operación, utilidad razonable y las tarifas cobradas por cualquier otra empresa aérea.

Sección VII

Los cambios hechos por cualquiera de las Partes Contratantes en las rutas descriptas en los itinerarios adjuntos, excepto aquellas que cambian los puntos servidos por esas líneas aéreas en el territorio de la otra parte contratante, no deben ser considerados como modificaciones del anexo. Las autoridades aeronáuticas de cualquier Parte Contratante pueden por lo tanto proceder unilateralmente a tales cambios, previendo sin embargo, que la notificación de cualquier cambio sea hecha sin demora a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Si las otras autoridades aeronáuticas hallan que, teniendo presente los principios de la Sección IV del anexo, los intereses de sus respectivas empresas aéreas son perjudicados por el transporte por la empresa o las empresas de la primera Parte Contratante entre el territorio de la segunda Parte Contratante y un nuevo

lugar en el territorio de un tercer país, las autoridades de ambas Partes Contratantes consultarán para lograr un acuerdo satisfactorio.

Sección VIII

Después de que el presente Convenio entre en vigencia, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, cambiarán informes tan pronto sea posible concerniente a las autorizaciones extendidas a sus respectivas empresas aéreas designadas a rendir servicios en las rutas mencionadas en la lista anexa o cualquier parte de la misma. Esto incluye especialmente copias de autorizaciones concedidas conjuntamente con las modificaciones que puedan ocurrir, con sus respectivos anexos.

Hecho en la ciudad de Montevideo, a los doce días del mes de mayo del año de mil novecientos cuarenta y siete, en tres copias en los idiomas español, holandés e inglés, todos los cuales son igualmente auténticos.

Por el Reino de los Países Bajos,

F. C. A. van Palandt

Por la República Oriental del Uruguay,

Mateo Marques Castro

Itinerario I

Rutas a ser servidas por la(s) empresa(s) aérea(s) de los Países Bajos (un punto o puntos en cualquiera o todas las rutas pueden o a opción de la(s) empresa(s) aérea(s) ser omitidos en cualquier todos los vuelos).

Líneas de los Países Bajos autorizadas bajo el presente contrato obtienen derechos de tránsito y de escala sin fines comerciales en el territorio del Uruguay, como también el derecho de ambarcar y descargar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo en Montevideo en las rutas siguientes:

1. Países Bajos—Brasil—Uruguay—Argentina

y

Argentina—Uruguay—Brasil—Países Bajos,
sea con escalas intermedias o directamente y a puntos más allá en ambas direcciones;

2. Los territorios de los Países Bajos en el Hemisferio Occidental—Brasil—Uruguay—Argentina

y

Argentina—Uruguay—Brasil—los territorios de los Países Bajos en el Hemisferio Occidental,
sea con escalas intermedias o directamente y a puntos más allá en ambas direcciones.

Itinerario II

Rutas a ser servidas por la(s) empresa(s) aérea(s) del Uruguay (un punto o puntos en cualquiera o todas las rutas pueden, a opción de la(s) empresa(s) aérea(s) ser omitidos en cualquier o todos los vuelos).

Líneas del Uruguay autorizadas bajo el presente Contrato obtienen derechos de tránsito y de escala sin fines comerciales en el territorio de los Países Bajos como también el derecho de embarcar y descargar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo en Amsterdam en las rutas siguientes:

1. Uruguay—Brasil—Países Bajos,
 2. Países Bajos—Brasil—Uruguay,
sea con escalas intermedias directamente y puntos más allá en ambas direcciones.
-

Air Transport Agreement between the Netherlands and Uruguay.

The Government of the Netherlands and the Government of Uruguay, having in mind the resolution under date of December 7, 1944, of the International Civil Aviation Conference in Chicago, Illinois, U.S.A., for the adoption of a standard form of agreement for air routes and services, have appointed their Plenipotentiaries as follows:

Her Majesty the Queen of the Netherlands, Her Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to Uruguayan Republic, His Excellency Dr. Floris Baron van Pallandt, and

The President of the Uruguayan Republic, His Minister Secretary of State for Foreign Affairs, Mr. Mateo Marques Castro, who, after having exchanged their full powers, found to be in good and due form, agreed upon the following articles:

Article I.

The Contracting Parties grant each other the rights specified in the Annex hereto, in order that there may be established the regular air services described therein (hereinafter referred to as „agreed services“).

Article II.

1. Each of the agreed services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to whom the rights have been granted, but not before:

a. the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline or airlines for the route or routes specified;

b. the Contracting Party granting the rights shall have given the necessary operating permission to the airline or airlines concerned (which it shall do without delay, in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article and of Article VI).

2. The airlines so designated may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights, that they are in a position to fulfill the requirements prescribed by the laws and regulations normally applied by these authorities to the operation of commercial airlines.

Article III.

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

1. 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.

2. Fuel, lubricating oils, and spare parts introduced into the territory of one Contracting Party or placed on board airplanes in its territory by the other Contracting Party, either for its own account or for the airlines designated by it, solely for use by the aircraft of the other Contracting Party, shall enjoy, with respect to customs duties, inspection fees and other charges imposed by the first Contracting Party, treatment not less favorable than that granted to the national airlines engaged in international air transport services or to the airlines of the most favoured nation.

3. Aircraft of one of the Contracting Parties used in the operation of the agreed services and the supplies of fuel, lubricating oil, spare parts, normal equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall enjoy exemption from customs duties, inspection fees, and similar duties or charges in the territory of the other Contracting

Party, even though these supplies be used by such aircraft on flights within that territory.

4. 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 licenses issued or validated by one of the Contracting Parties and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of the operation of the agreed services. Each Contracting Party reserves the right however to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to their own nationals by another State.

Article V.

1. The laws and regulations of one Contracting Party, relative to the entry into its own territory, or departure therefrom of aircraft employed in international air navigation or to the operation of such aircraft within its own territory, shall be applied to aircraft of the airline or airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission into its own territory or the departure therefrom of passengers, crew or cargo of aircraft (i.e., regulations relative to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applied to passengers, crew and cargo of aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party, within the territory of the first Contracting Party.

Article VI.

Each of the Contracting Parties reserves the right to withhold or revoke the exercise of rights specified in the Annex of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party when it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airlines under reference is in the hands of nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by that airline to comply with the laws or regulations referred to in Article V above, or to fulfill the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement and its Annex.

Article VII.

The present Agreement shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organization established by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed in Chicago on December 7, 1944, or its successor.

Article VIII.

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the Annex to this Agreement, as well as to exercise the rights specified in Article VI, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, such consultation to be initiated within a period of 60 days from the date of the request. When these authorities agree that the Annex should be modified, or choose to exercise the rights set forth in Article VI, such decisions shall enter into force after having been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

Article IX.

Except as otherwise provided in this Agreement, or its Annex, any dispute between the Contracting Parties relative to the interpretation of this Agreement, or its Annex, which cannot be settled through consultation shall be submitted for an advisory report to the Interim Council of the Provisional International Civil Aviation Organization (in accordance with the provisions of Article III, Section 6 (8) of the Provisional Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944) or to its successor, unless the Contracting Parties agree to submit the dispute to an Arbitration Tribunal designated by agreement between the same Contracting Parties, or to some other person or body.

The Contracting Parties will use their best efforts to put into effect the opinion expressed in any report of the Interim Council or of its successor; in case an Arbitration Tribunal is designated, the Contracting Parties undertake to comply with the decision given, in so far as such compliance does not conflict with the national law of either Contracting Party.

Article X.

If a general multilateral aviation convention, accepted by both Contracting Parties, enters into effect, this Agreement shall be modified in such a way so that its provisions will conform to those of the convention under reference.

Article XI.

For the purpose 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 Netherlands the authorised heads of the Civil Aviation Department of the Netherlands, the Netherlands East-Indies, Surinam or Curaçao and, in the case of Uruguay, the Minister of Defense and any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by the said Minister.

b. the term „designated airlines” shall mean those airlines that the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have

communicated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are the airlines that it has designated in conformity with Article II 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 XII.

Either of the Contracting Parties may after a period of one year from the date of entering into force of this Agreement give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Provisional International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate 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 days after the receipt of the notice by the Provisional International Civil Aviation Organization.

Article XIII.

The present Agreement supersedes any acts, permissions, privileges or concessions already in existence at the time of the signing, granted for any reason by any of the Contracting Parties in favour of airlines of the nationality of the other Contracting Party.

Article XIV.

This Agreement shall be approved by both Governments in accordance with the national law of either Contracting Party, and the instruments that justify the approvals by both Governments shall be exchanged in Montevideo as soon as possible, on the date of which the Agreement shall enter into force.

Pending the exchange of these instruments, the Contracting Parties undertake, so far as their respective constitutional powers permit, to give effect to the provisions of this Agreement from the date of signature.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries have signed the present Agreement and affixed thereto their respective seals.

Done in the city of Montevideo on the 12 day of May, 1947, in three copies in the Spanish, Netherlands and English languages, all three texts being equally authentic.

For the Kingdom of the Netherlands: For the Uruguayan Republic:

F. C. A. van Pallandt

Mateo Marques Castro.

ANNEX

to the Air Transport Agreement between the Netherlands and Uruguay.

Section I.

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

Section II.

The Government of the Netherlands grants to the Government of Uruguay the right to conduct air transport services by one or more air carriers of Uruguayan nationality designated by the latter country on the routes, specified in Schedule II attached, which transit or serve commercially the territory of the Netherlands.

Section III.

One or more air carriers 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, 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 at all airports open to international traffic.

Section IV.

It is agreed between the Contracting Parties:

- a.* that the air transport facilities available to the travelling public should bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.
- b.* that there shall be a fair and equal opportunity for the air carriers of the two Contracting Parties to operate on a route between their respective territories (as defined in this Agreement) covered by this Agreement and its Annex.

c. that in the operation by the air carriers of either Contracting Party of the trunk services specified in the Schedules I and II attached, the interest 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 routes.

d. that the services provided by a designated air carrier under this Agreement and its Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such air carrier is a national and the country of ultimate destination of the traffic.

e. that the right 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:

1. to traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
2. to the requirements of through airline operation, and
3. to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

Section V.

It is agreed between the Contracting Parties that, where the onward carriage of traffic by an aircraft of different size from that employed on the earlier stage of the same route (hereinafter referred to as „change of gauge”) is justified by reason of economy of operation, and where such change of gauge is to be made at a point in the territory of the Netherlands or Uruguay, the smaller aircraft will operate only in connection with the larger aircraft arriving at the point of change, so as to provide a connection service which will thus normally wait on the arrival of the larger aircraft, for the primary purpose of carrying onward those passengers who have travelled to the Netherlands or Uruguay in the larger aircraft to their ultimate destination in the smaller aircraft. It is likewise understood that the capacity of the smaller aircraft shall be determined with primary reference to the traffic travelling in the larger aircraft normally requiring to be carried onward. Where there are vacancies in the smaller aircraft such vacancies may be filled with passengers from the Netherlands or Uruguay respectively without prejudice to the local traffic, exclusive of cabotage.

Section VI.

The rates will be fixed by the respective air carriers under approval of their respective Governments, due regard being paid to all relevant

factors such as cost of operation, reasonable profit and the rates charged by any other air carriers.

Section VII.

Changes made by either Contracting Party in the routes described in the Schedules attached except those which change the points served by these 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 IV of the present Annex, interests of their air carrier or carriers are prejudiced by the carriage by the air carrier or carriers of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party and the new point in the territory of a third country, the authorities of the two Contracting Parties shall consult with a view to arriving at a satisfactory agreement.

Section VIII.

After the present Agreement comes into force, the aeronautical authorities of both Contracting Parties will exchange information as promptly as possible concerning the authorizations extended to their respective air carriers designated to render service on the routes mentioned in the annexed Schedules or any part thereof. This will specially include copies of authorizations granted together with such modifications as may occur and any annexes.

Done in the city of Montevideo on the 12 day of May, 1947, in three copies in the Spanish, Netherlands and English languages, all three texts being equally authentic.

For the Kingdom of the Netherlands: For the Uruguayan Republic:

F. C. A. van Pallandt

Mateo Marques Castro.

SCHEDULE I.

Routes to be served by the air carrier(s) of the Netherlands (a point or points on any or all of the routes may, at the option of the air carrier(s) be omitted on any or all flights).

Airlines of the Netherlands authorized under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stops in the territory of Uruguay as well as the right to pick up and discharge intern-

ational traffic in passengers, cargo and mail at Montevideo, on the following routes:

1. The Netherlands — Brazil — Uruguay — Argentina
and
Argentina — Uruguay — Brazil — The Netherlands,
either via intermediate points or directly and to points beyond
in both directions;
 2. The Netherlands territories in the Western hemisphere —
Brazil — Uruguay — Argentina
and
Argentina — Uruguay — Brazil — The Netherlands territories
in the Western hemisphere
either via intermediate points or directly and to points beyond
in both directions.
-

SCHEDULE II.

Routes to be served by the air carrier(s) of Uruguay (a point or points on any or all of the routes may, at the option of the air carrier(s) be omitted on any or all flights).

Airlines of Uruguay authorized under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stops in the territory of the Netherlands as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at Amsterdam, on the following routes:

Uruguay — Brazil — the Netherlands
and
the Netherlands — Brazil — Uruguay
either via intermediate points or directly and to points beyond
in both directions.

G. INWERKINGTREDING

De Overeenkomst zal ingevolge artikel XIV, eerste alinea, in werking treden, nadat de oorkonden, welke de goedkeuring van beide Regeringen inhouden, zullen zijn uitgewisseld.

De Overeenkomst wordt, in afwachting van de nog vereiste goedkeuring door de Regering van Uruguay, ingevolge artikel XIV, tweede alinea, voorlopig toegepast met ingang van 12 Mei 1947.

J. GEGEVENS

De resolutie van 7 December 1944 van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Conferentie te Chicago, naar welke resolutie in de preambule van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 13 September 1946 (blz. 22 van *Staatsblad* No. G 252) als resolutie No. VIII opgenomen in het Slotprotocol van genoemde Conferentie.

De Tijdelijke Overeenkomst inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 December 1944, naar welke Tijdelijke Overeenkomst wordt verwezen in de artikelen VII en IX van de onderhavige Overeenkomst, is bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 13 September 1946 (blz. 28 van *Staatsblad* No. G 252). De Voorlopige Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, waarnaar in de artikelen VII, IX en XII van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is opgericht bij genoemde Tijdelijke Overeenkomst.

Het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 December 1944, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel XI *c* en *d* van de onderhavige Overeenkomst, is bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 3 Juni 1947 (*Staatsblad* No. H. 165).

Uitgegeven de acht en twintigste November 1951.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.

W. DREES.