

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1952 No. 110

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

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Pakistan
betreffende luchtdiensten, met Bijlage en notawisseling;
Karachi, 17 Juli 1952*

B. TEKST

**Agreement between the Government of the Kingdom of the
Netherlands and the Government of Pakistan
relating to air services**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Pakistan, hereinafter described as the Contracting Parties,

Being Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement, both signed at Chicago on the seventh day of December 1944, the terms of which Convention and Agreement are binding on both Parties,

And desiring to conclude an agreement for the operation of air transport services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article I

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate the air services specified in the Annex to this Agreement (hereinafter referred to as the "specified air services") on the routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes").

Article II

(A) Each of the specified air services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted, on condition that:

1. The Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline (hereinafter referred to as a „designated airline”) for the specified air routes.

2. The Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the airline, which it shall do with the least possible delay, provided that the airline has, if called upon, complied with the requirements of paragraph (B) of this Article.

(B) The designated airline may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air services.

(C) The operation of each of the specified air services shall be subject to the agreement of the Contracting Party concerned that the route organisation available for civil aviation on the specified air route is adequate for the safe operation of air services.

Article III

The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the specified air services, the rights:

(i) to fly their aircraft across the territory of the other Contracting Party;

(ii) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(iii) subject to the provisions of Article IV to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purposes of setting down and picking up international traffic in passengers, cargo and mail.

Article IV

1. It is recognised that each Contracting Party shall have fair and equal rights to the carriage of 3rd and 4th freedom traffic on the routes specified in the Annex to this Agreement, 5th freedom traffic to have a supplementary character. Where traffic is of the nature of 5th freedom to one Contracting Party but 3rd or 4th freedom to the other Contracting Party, the primary right to the carriage of such traffic shall be that of the latter Contracting Party. The first Contracting Party shall have the right to uplift such 5th freedom traffic provided that it shall not be prejudicial to the primary interests of the other Contracting Party.

2. The capacity offered by the airlines of each Contracting Party on the specified air routes shall jointly bear a close relationship to the current and reasonable anticipated needs of the public for air transport at a reasonable load factor.

3. The right of the airlines of either Contracting Party to embark and to disembark at points in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall, subject to the principles in paragraph 1 of this Article, be related to:

(a) The air transport needs between the country of origin and the countries of destination and the air transport needs of the area through which the airline passes, after taking into account the services operated by airlines of the other Contracting Party over the whole or parts of the route specified, and

(b) the economics of through airline operation.

Article V

(A) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the current authorisations extended to their respective designated airlines to render service to, through and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for service on the specified air routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.

(B) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables, tariff schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the specified air services including information about the capacity provided on each of the specified air routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

(C) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on their air services to, from or over the territory of the other Contracting Party showing the origin and destination of the traffic.

Article VI

(A) Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of comparable economical operation, reasonable profit and differences of characteristics of service.

(B) The rates to be charged by the designated airlines of each Contracting Party in respect of traffic carried under this Agreement to or from the territory of the other Contracting Party shall be agreed in the first instance between the designated airlines of both the Contracting Parties and shall have regard to relevant rates adopted by the International Air Transport Association. Any rates so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both the Contracting Parties. In the event of disagreement between the airlines and/or the aeronautical authorities, the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and will take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the Contracting Parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XI. Pending settlement of any such disagreement, the rates already established shall prevail.

Article VII

Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of the other Contracting Party or its designated airlines and intended solely for use by the latter's aircraft shall be accorded, with respect to customs duty, inspection fees or other charges imposed by the former Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to its national airlines engaged in international public transport or to the airlines of the most favoured nation.

Article VIII

Each Contracting Party reserves the right to itself to withhold or revoke, or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to an operating permission, in case it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by a designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former Contracting Party, or in case, in the judgment of the former Contracting Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement. Except in case of a failure to comply with laws and regulations, such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article XI shall not be prejudiced.

Article IX

(A) In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult regularly with a view to assuring the observance of the principles and the implementation of the provisions outlined in this Agreement.

(B) Either Contracting Party may at any time request consultation with the other with a view to initiating any amendments of the Agreement which it may deem desirable. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of this Agreement agreed to as a result of such consultation shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(C) Changes made by either Contracting Party in the specified air routes, except those which change the points served by the designated airlines in the territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications of this Agreement. The aeronautical authorities of either Contracting Party may, therefore, proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If such latter aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in this Agreement, the interests of any of their airlines are prejudiced by the carriage by a designated airline 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 latter Party may request consultation in accordance with the provisions of paragraph (B) of this Article.

Article X

Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article XI

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

(B) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation,

(i) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal or some other person or body appointed by agreement between them; or

(ii) If they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it established within the International Civil Aviation Organisation, or, if there be no such tribunal, to the International Court of Justice.

(C) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given, including any interim recommendation made, under paragraph (B) of this Article.

(D) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph (C) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement.

Article XII

To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention, and in particular, Articles 9, 11, 13, 15, 24, 31, 32 and 33 thereof, shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the provisions of the Convention which shall have come into force in accordance with Article 94 of the Convention, in which case these provisions as amended shall remain in force for the duration of this Agreement.

Article XIII

In the event of the conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article XIV

For the purpose of this Agreement:

(A) The terms "air service", "international air service", and "airline" have the meanings specified in the Convention.

(B) The term "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that Contracting Party.

(C) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Director General of Civil Aviation, and in the case of Pakistan, the Director General of Civil

Aviation, and in both cases any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the above mentioned authorities.

(D) The term "capacity" in relation to an aircraft means the pay load of that aircraft available on the route or section of a route.

(E) The term "capacity" in relation to a specified air service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.

(F) The term "designated airlines" means an airline or airlines designated by one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with Article II of this Agreement.

Article XV

(A) The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all reference to the "Agreement" shall include references to the Annex, except where otherwise expressly provided.

(B) This Agreement shall come into force on the day it is signed.

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

Done this seventeenth day of July 1952 in duplicate at Karachi in the English language.

(s.) J. C. VAN BEUSEKOM

For the Government of the Kingdom
of the Netherlands.

(s.) M. HAMID ALI

For the Government of Pakistan.

ANNEX

(1) An airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified hereafter and to make scheduled landings for traffic purposes in Pakistan at the points specified:

From	To	Intermediate Points	Points in Pakistan	Points beyond
1. Amsterdam	Jakarta	A point in Germany; A point in Switzerland; Rome; Cairo or Beirut or Damascus or Lydda; Baghdad or Basra; Tehran or Kuwait or Dahrn.	Karachi	A point in India or Ceylon; Rangoon; Bangkok; Singapore.
2. Amsterdam	Sydney	As in Route 1	Karachi	As in Route 1 and Manila; Biak; Darwin.
3. Amsterdam	Tokyo	— do —	Karachi	As in Route 1 and Manila; Hongkong; Canton; Shanghai and or Tientsin; Okinawa.
4. Amsterdam	Karachi	A point in Germany; A point in Switzerland; Rome; Cairo; Beirut or Lydda or Damascus; Baghdad and Basra; Tehran; Dahrn.		

(2) An airline designated by the Government of Pakistan shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified hereafter and to make scheduled landings for traffic purposes in the Netherlands at the points specified:

From	To	Intermediate Points	Points in Netherlands	Points beyond
1. Karachi	London and beyond	Tehran; Damascus or Beirut or Cairo; Rome; A point in Switzerland; A point in Germany; A point in France.	Amsterdam	Shannon; Gander; New York.

(3) (A) Points on any of the specified routes may at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

(B) If, at any time, scheduled flights or any of the specified air services of one Contracting Party are operated so as to terminate in the territory of the other Contracting Party and not as part of a through air service extending beyond such territory, the latter Contracting Party shall have the rights to nominate the terminal point

of such scheduled flights on the specified route in its territory. The latter Contracting Party shall give not less than six months' notice to the other Contracting Party if it decides to nominate a new terminal point for such scheduled flights.

I

No. AV-19(1)/52

Government of Pakistan
Ministry of Defence

Karachi, the 17th July, 1952.

From: *M. Hamid Ali, Esquire, CSP.,
Secretary to the Govt. of Pakistan,
Karachi*

To: *The Chargé d'Affaires of the Netherlands
in Pakistan, Karachi.*

Sir,

I am directed to refer to the Agreement between the Government of Pakistan and the Government of the Kingdom of the Netherlands relating to Air Services, which has been signed on behalf of both our Governments today and to state that the understanding of the Government of Pakistan with regard to the 1947 Air Agreement is as follows:

"The Agreement between the Government of India and the Government of the Kingdom of the Netherlands, signed in May 1947 which continued to be binding on the Government of Pakistan by virtue of the Indian Independence (International Arrangements) Order, 1947, will cease to be effective between Pakistan and the Netherlands with the coming into force of the Agreement signed today".

I am to request that you will be good enough to confirm your understanding to be as set out in this letter.

I am also to suggest that this Note and your reply thereto should constitute an agreement between the two Governments.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

(s.) M. HAMID ALI

Secretary to the Government of Pakistan.

Karachi, 17th July, 1952.

No. 2123.

From: *The Chargé d'Affaires of the Netherlands, Karachi.*

To: *The Secretary to the Government of Pakistan, Ministry of Defence, Karachi.*

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of today's date on the subject of the Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Pakistan relating to Air Services signed today and to confirm, on behalf of the Government of the Kingdom of the Netherlands, the following:

"It is the understanding of the Government of the Kingdom of the Netherlands that the Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of India signed in May, 1947 which continued to be binding on the Government of Pakistan by virtue of the Indian Independence (International Arrangements) Order, 1947 will cease to be effective between the Netherlands and Pakistan with the coming into force of the Agreement signed today".

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

(s.) J. C. VAN BEUSEKOM

Chargé d'Affaires of the Netherlands.

C. VERTALING

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Pakistan betreffende luchtdiensten

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Pakistan, hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen,

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart en de Overeenkomst inzake de Doortocht van Internationale Luchtdiensten, beide ondertekend te Chicago op de zevende dag van December 1944, waarvan de bepalingen bindend zijn voor beide Partijen,

En wensende een overeenkomst te sluiten voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten tussen en via haar onderscheidene grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de luchtdiensten, omschreven in de Bijlage van deze Overeenkomst (hierna te noemen de „omschreven luchtdiensten”) uit te oefenen op de routes, omschreven in bedoelde Bijlage (hierna te noemen de „omschreven luchtroutes”).

Artikel II

A) Elk van de omschreven luchtdiensten kan onmiddellijk dan wel op een later tijdstip naar verkiezing van de Overeenkomstsluitende Partij, waaraan de rechten worden verleend, worden geopend, op voorwaarde, dat:

1. De Overeenkomstsluitende Partij, waaraan de rechten zijn verleend, een luchtvaartmaatschappij (hierna te noemen een „aangewezen luchtvaartmaatschappij”) voor de omschreven luchtroutes zal hebben aangewezen;

2. De Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent, aan de luchtvaartmaatschappij de passende exploitatievergunning zal hebben verleend, hetgeen zij met de minst mogelijke vertraging zal doen, mits de luchtvaartmaatschappij, indien zulks van haar verlangd wordt, voldaan heeft aan de eisen van lid B) van dit Artikel.

B) Van de aangewezen luchtvaartmaatschappij kan worden verlangd, dat zij ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent, aantoonde, dat zij in staat is de voorwaarden na te komen, voorgeschreven bij of krachtens de wetten en voorschriften, welke gewoonlijk door die autoriteiten ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten worden toegepast.

C) De exploitatie van elk van de omschreven luchtdiensten zal onderworpen zijn aan de accoord-bevinding van de betrokken Overeenkomstsluitende Partij, dat de route-organisatie, beschikbaar voor de burgerlijke luchtvaart op de omschreven luchtroute, voldoende is voor de veilige exploitatie van luchtdiensten.

Artikel III

De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen bij de exploitatie van de omschreven luchtdiensten het recht genieten om

i) met hun vliegtuigen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen,

- ii) te landen op dat grondgebied voor niet-verkeersdoeleinden, en
- iii) behoudens de bepalingen van Artikel IV op dat grondgebied op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven punten te landen teneinde internationaal verkeer van passagiers, vracht en post af te zetten of op te nemen.

Artikel IV

1) Erkend wordt dat elke Overeenkomstsluitende Partij eerlijke en gelijke rechten zal hebben op het vervoer van 3e en 4e vrijheidsverkeer op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes, terwijl 5e vrijheidsverkeer een aanvullend karakter zal hebben. Waar verkeer het karakter van 5e vrijheid heeft voor de ene Overeenkomstsluitende Partij, maar dat van 3e of 4e vrijheid voor de andere Overeenkomstsluitende Partij, zal het primaire recht op het vervoer van dat verkeer berusten bij laatstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

De eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij zal het recht hebben dat 5e vrijheidsverkeer te bewerkstelligen mits dit de primaire belangen van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet zal schaden.

2) De door de luchtvaartmaatschappijen van iedere Overeenkomstsluitende Partij aangeboden capaciteit op de omschreven lucht-routes zal gezamenlijk met inachtneming van een redelijke bezettingsgraad nauw verband houden met de bestaande en redelijkerwijze te verwachten behoeften van het publiek aan luchtvervoer.

3) Het recht van de luchtvaartmaatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen om op punten in het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij internationaal verkeer, bestemd voor of afkomstig van derde landen op te nemen en af te zetten, zal, behoudens de beginselen van paragraaf 1 van dit Artikel, verband houden met:

a) De behoeften aan luchtvervoer tussen het land van herkomst en de landen van bestemming en de behoeften aan luchtvervoer van het gebied, waarover de luchtlijn voert, rekening houdende met de diensten, welke door luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij over het geheel of gedeelten van de omschreven route worden geëxploiteerd en

b) de economische aspecten van de exploitatie van doorgaande lijnen.

Artikel V

A) De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zullen zo spoedig mogelijk gegevens uitwisselen betreffende de lopende vergunningen verleend aan haar onderscheidene aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te verschaffen naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Daaronder zullen worden gerekend afschriften van lopende certificaten en vergunningen voor het uitvoeren van diensten op de om-

schreven luchtroutes benevens wijzigingen, vrijstellingen en toegestane dienstschema's.

B) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal bewerkstelligen, dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij zo lang mogelijk van te voren zullen verschaffen afschriften van dienstregelingen, tarievenlijsten, met inbegrip van alle wijzigingen daarvan, en alle andere terzake dienende inlichtingen betreffende de exploitatie van de omschreven luchtdiensten, inlichtingen omtrent de op ieder van de omschreven luchtroutes te verschaffen capaciteit daaronder begrepen, benevens alle verdere inlichtingen, welke verlangd kunnen worden om ten genoeg van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen, dat de vereisten van deze Overeenkomst behoorlijk in acht worden genomen.

C) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal bewerkstelligen, dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij statistieken verschaffen betreffende het verkeer, dat op haar luchtdiensten naar, van en over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werd vervoerd, waaruit de herkomst en bestemming van het verkeer blijken.

Artikel VI

A) Tarieven zullen worden vastgesteld op redelijke hoogten, waarbij behoorlijk rekening zal worden gehouden met alle terzake dienende factoren, daarbij inbegrepen de kosten van vergelijkbare economische exploitatie, redelijke winst en verschillen in hoedanigheid van de dienst.

B) De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij te heffen tarieven ten aanzien van verkeer, dat op grond van deze Overeenkomst naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt vervoerd, zullen in eerste aanleg worden overeengekomen tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen en zullen verband houden met terzake dienende tarieven, welke zijn aangenomen door de Internationale Luchtvervoers Vereniging. Alle zodanig overeengekomen tarieven zullen onderworpen zijn aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. In geval van meningsverschil tussen de luchtvaartmaatschappijen en/of de luchtvaartautoriteiten zullen de Overeenkomstsluitende Partijen zelf trachten tot overeenstemming te geraken en zullen zij alle nodige stappen ondernemen om zulk een overeenkomst ten uitvoer te brengen. Zouden de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen tot overeenstemming te komen, dan zal het geschilpunt worden behandeld overeenkomstig Artikel XI. Hangende de regeling van enig meningsverschil zullen de reeds vastgestelde tarieven blijven gelden.

Artikel VII

Ten aanzien van motorbrandstof, smeeroliën en reservedelen, ingevoerd in of aan boord genomen van luchtvaartuigen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de andere Overeenkomstsluitende Partij of haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen en uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de luchtvaartuigen van laatstgenoemde, wordt, voor wat betreft douanerechten, inspectiekosten of andere rechten, geheven door de eerste Overeenkomstsluitende Partij, een behandeling toegepast, welke niet ongunstiger is dan die, toegestaan aan haar nationale luchtvaartmaatschappijen, welke zich bezighouden met internationaal openbaar vervoer of aan de luchtvaartmaatschappijen van de meest begunstigde natie.

Artikel VIII

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor een exploitatievergunning niet te verlenen of in te trekken of zodanige passende voorwaarden te stellen als zij met betrekking daarop noodzakelijk kan achten, ingeval niet tot haar genoegen is gebleken, dat het overwegende eigendomsrecht en de daadwerkelijke leiding van de luchtvaartmaatschappij berusten bij onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij of ingeval een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in gebreke blijft zich te houden aan de wetten en voorschriften van de eerste Overeenkomstsluitende Partij of in geval, naar het oordeel van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, de voorwaarden, waaronder de rechten overeenkomstig deze Overeenkomst worden verleend, niet worden nagekomen. Behoudens in geval van niet naleving van de wetten en voorschriften zullen zodanige maatregelen slechts genomen worden na overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen. In geval van maatregelen door een Overeenkomstsluitende Partij op grond van dit Artikel, zullen de rechten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op grond van Artikel XI onverlet blijven.

Artikel IX

A) In een geest van nauwe samenwerking zullen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen geregeld overleg plegen, teneinde het inacht nemen van de beginselen en de toepassing van de bepalingen, uiteengezet in deze Overeenkomst, te verzekeren.

B) Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan op elk willekeurig tijdstip overleg met de andere verzoeken, teneinde te komen tot wijzigingen van de Overeenkomst, welke zij wenselijk acht. Zulk overleg zal aanvangen binnen een periode van 60 dagen, te rekenen van de datum van het verzoek. Enige wijziging van deze Overeenkomst, welke als resultaat van zulk een overleg wordt overeenge-

komen, zal van kracht worden, wanneer zij is bevestigd door uitwisseling van diplomatieke nota's.

C) Wijzigingen, door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangebracht in de omschreven luchtroutes, behoudens die, welke verandering brengen in de punten, bediend door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zullen niet worden beschouwd als wijzigingen van deze Overeenkomst. De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen mogen derhalve eenzijdig tot zulke wijzigingen overgaan, mits echter onverwijld mededeling van iedere verandering aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij zal worden gedaan. Indien die laatstgenoemde luchtvaartautoriteiten van mening zijn, dat met het oog op de beginselen, vervat in deze Overeenkomst, de belangen van haar luchtvaartmaatschappijen worden benadeeld door het vervoer door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de eerste Overeenkomstsluitende Partij van verkeer tussen het grondgebied van de tweede Overeenkomstsluitende Partij en het nieuwe punt in het grondgebied van een derde land, kan laatstgenoemde Partij overleg verzoeken overeenkomstig de voorwaarden van lid B) van dit Artikel.

Artikel X

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde aan de andere mededeling doen van haar wens deze Overeenkomst te beëindigen. Een zodanige mededeling zal tegelijkertijd worden gezonden aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Deze Overeenkomst zal eindigen één jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling in onderling overleg wordt ingetrokken voor het verstrijken van die termijn. Bij ontbreken van ontvangstbevestiging van de andere Overeenkomstsluitende Partij zal de mededeling geacht worden te zijn ontvangen veertien dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Artikel XI

A) Indien enig geschil ontstaat tussen de Overeenkomstsluitende Partijen omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats trachten het op te lossen door onderlinge onderhandelingen.

B) Indien de Overeenkomstsluitende Partijen geen oplossing kunnen bereiken door onderhandelingen,

i) kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing te verwijzen naar een scheidsgerecht of naar een ander in onderling overleg door hen aangewezen persoon of lichaam; of

ii) indien zij hieromtrent niet tot overeenstemming komen of indien zij, na overeengekomen te zijn het geschil naar een scheids-gerecht te verwijzen, niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de samenstelling daarvan, kan elke Overeenkomstsluitende Partij het geschil ter beslissing voorleggen aan een tot beslissing bevoegde rechtbank, welke binnen de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie is opgericht, of, indien zulk een rechtbank niet bestaat, aan het Internationale Gerechtshof.

C) De Overeenkomstsluitende Partijen nemen op zich, zich te houden aan enige ingevolge lid B) van dit Artikel gegeven beslissing, voorlopig gegeven adviezen daaronder begrepen.

D) Indien en zolang een Overeenkomstsluitende Partij of een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij in gebreke blijft zich te houden aan de bepalingen van lid C) van dit Artikel, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij alle rechten, die zij op grond van deze Overeenkomst heeft verleend, beperken, onthouden of intrekken.

Artikel XII

In zoverre zij van toepassing zijn op de op grond van deze Overeenkomst ingestelde luchtdiensten, zullen de bepalingen van het Verdrag, en in het bijzonder de Artikelen 9, 11, 13, 15, 24, 31, 32 en 33 daarvan, in hun huidige vorm voor de duur van de Overeenkomst van kracht blijven tussen de Overeenkomstsluitende Partijen, alsof zij een integraal deel van de Overeenkomst waren, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen een wijziging van de bepalingen van het Verdrag bekrachtigen, welke overeenkomstig Artikel 94 van het Verdrag van kracht geworden zal zijn, in welk geval deze bepalingen, zoals zij gewijzigd zijn, voor de duur van de Overeenkomst van kracht zullen blijven.

Artikel XIII

In geval een multilateraal verdrag of een multilaterale overeenkomst betreffende luchtvervoer zal worden gesloten, waartoe beide Overeenkomstsluitende Partijen toetreden, zal deze Overeenkomst worden gewijzigd om met de bepalingen van zulk een verdrag of overeenkomst in overeenstemming te worden gebracht.

Artikel XIV

Met betrekking tot deze Overeenkomst:

A) Hebben de uitdrukkingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „luchtvaartmaatschappij” de betekenis, omschreven in het Verdrag.

B) Betekent de uitdrukking „grondgebied” met betrekking tot een Overeenkomstsluitende Partij de grondgebieden en de daaraan gren-

zende territoriale wateren, welke staan onder de soevereiniteit, suze-
reiniteit, bescherming of het beheer van die Overeenkomstsluitende
Partij.

C) Betekent de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten” in het geval
van het Koninkrijk der Nederlanden, de Directeur-Generaal van de
Rijksluchtvaartdienst en in het geval van Pakistan, de Directeur-
Generaal van de Burgerlijke Luchtvaart, en in beide gevallen enig
persoon of lichaam, gemachtigd de functies te vervullen, welke thans
door bovengenoemde autoriteiten worden uitgeoefend.

D) Betekent de uitdrukking „capaciteit” met betrekking tot een
luchtvaartuig de ruimte voor betalende lading van dat luchtvaartuig,
welke op de route of een gedeelte van de route beschikbaar is.

E) Betekent de uitdrukking „capaciteit” met betrekking tot een
omschreven luchtdienst de capaciteit van het op zulk een dienst
gebruikte luchtvaartuig, vermenigvuldigd met de frequentie, waar-
mede door zulk een luchtvaartuig over een bepaalde periode en over
een bepaalde route of gedeelte van een route wordt gevlogen.

F) Betekent de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschap-
pijen” een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, door
een Overeenkomstsluitende Partij tegenover de luchtvaartautoriteiten
van de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen, overeen-
komstig Artikel II van deze Overeenkomst.

Artikel XV

A) De Bijlage van deze Overeenkomst zal geacht worden deel uit
te maken van de Overeenkomst en alle verwijzingen naar de „Over-
eenkomst” zullen verwijzingen naar de Bijlage inhouden, tenzij uit-
drukkelijk anders is bepaald.

B) Deze Overeenkomst zal in werking treden op de dag van
ondertekening.

Ten blijke waarvan de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe
behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze
Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan de zeventiende dag van Juli 1952 in tweevoud te Karachi
in de Engelse taal.

(s.) J. C. VAN BEUSEKOM

Voor de Regering van
het Koninkrijk der Nederlanden.

(s.) M. HAMID ALI

Voor de Regering van Pakistan.

BIJLAGE

1) Een luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, zal gerechtigd zijn luchtdiensten te exploiteren in beide richtingen op elk van de hierna omschreven routes en geregelde landingen voor verkeersdoeleinden te maken in Pakistan op de omschreven punten:

Van	Naar	Tussenliggende punten	Punten in Pakistan	Verderliggende punten
1. Amsterdam	Djakarta	Een punt in Duitsland; Een punt in Zwitserland; Rome; Caïro of Beyrouth of Damascus of Lydda; Bagdad of Basra; Teheran of Kuweit of Dhahran.	Karachi	Een punt in India of Ceylon; Rangoon; Bangkok; Singapore.
2. Amsterdam	Sydney	Zoals in route 1.	Karachi	Zoals in route 1 en Manila; Biak; Darwin.
3. Amsterdam	Tokio	idem	Karachi	Zoals in route 1 en Manila; Hongkong; Kanton; Shanghai en/of Tientsin; Okinawa
4. Amsterdam	Karachi	Een punt in Duitsland; Een punt in Zwitserland; Rome; Caïro; Beyrouth of Lydda of Damascus; Bagdad en Basra; Teheran; Dhahran.		

2) Een luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de Regering van Pakistan, zal gerechtigd zijn luchtdiensten te exploiteren in beide richtingen op elk van de hierna omschreven routes en geregelde landingen voor verkeersdoeleinden te maken in Nederland op de omschreven punten:

Van	Naar	Tussenliggende punten	Punten in Nederland	Verderliggende punten
1. Karachi	Londen en verder	Teheran; Damascus of Beyrouth of Caïro; Rome; Een punt in Zwitserland; Een punt in Duitsland; Een punt in Frankrijk.	Amsterdam	Shannon; Gander; New York.

3) (A) Punten op de omschreven routes mogen naar verkiezing van de aangewezen luchtvaartmaatschappij op enige of alle vluchten worden weggelaten.

(B) Indien te eniger tijd geregelde vluchten op de omschreven luchtdiensten van een van de Overeenkomstsluitende Partijen zo

worden geëxploiteerd, dat zij eindigen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en niet als een gedeelte van een doorgaande luchtdienst, verder reikende dan dit grondgebied, zal laatstgenoemde Partij het recht hebben het eindpunt van zulke geregelde vluchten op de omschreven route binnen haar grondgebied te bepalen. Laatstgenoemde Partij zal niet minder dan 6 maanden van te voren mededeling doen aan de andere Partij, wanneer zij besluit een nieuw eindpunt van zulke geregelde vluchten te bepalen.

I

No. AV-19(1)/52

Regering van Pakistan
Ministerie van Defensie
Karachi, 17 Juli 1952.

Van: *M. Hamid Ali, CSP.,*
Secretaris van de Regering van Pakistan,
Karachi.

Aan: *De Zaakgelastigde der Nederlanden in Pakistan,*
Karachi.

Mijnheer de Zaakgelastigde,

Men heeft mij opgedragen, te verwijzen naar de Overeenkomst tussen de Regering van Pakistan en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden betreffende luchtdiensten, welke heden namens onze beide Regeringen is ondertekend, en te verklaren dat de Regering van Pakistan ten aanzien van de Luchtvaartovereenkomst van 1947 het volgende standpunt inneemt:

„De Overeenkomst tussen de Regering van India en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ondertekend in Mei 1947, welke krachtens de „Indian Independence (International Arrangements) Order, 1947” verbindend bleef voor de Regering van Pakistan, zal ophouden van kracht te zijn tussen Pakistan en Nederland op het ogenblik, dat de heden ondertekende Overeenkomst in werking treedt.”

Men heeft mij opgedragen, U te verzoeken zo goed te willen zijn te bevestigen, dat Uw standpunt ten aanzien van deze kwestie hetzelfde is als in deze brief is uiteengezet.

Men heeft mij eveneens opgedragen, voor te stellen dat deze Nota en Uw antwoord daarop een overeenkomst zullen vormen tussen de twee Regeringen.

Gelief, Mijnheer de Zaakgelastigde, de hernieuwde verzekering van mijn bijzondere hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) M. HAMID ALI
Secretaris van de Regering van Pakistan.

Karachi, 17 Juli 1952.

No. 2123.

Van: *De Zaakgelastigde der Nederlanden,*
Karachi.

Aan: *De Secretaris van de Regering van Pakistan,*
Ministerie van Defensie,
Karachi.

Mijnheer de Secretaris,

Ik heb de eer, de ontvangst te bevestigen van Uw Nota van heden met betrekking tot de heden ondertekende Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Pakistan betreffende luchtdiensten, en namens de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden het volgende te bevestigen:

„De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden neemt het standpunt in dat de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van India, ondertekend in Mei 1947, welke krachtens de „Indian Independence (International Arrangements) Order, 1947” verbindend bleef voor de Regering van Pakistan, zal ophouden van kracht te zijn tussen Nederland en Pakistan op het oogenblik, dat de heden ondertekende Overeenkomst in werking treedt.”

Gelief, Mijnheer de Secretaris, de hernieuwde verzekering van mijn bijzondere hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) J. C. VAN BEUSEKOM
Zaakgelastigde der Nederlanden.

G. INWERKINGTREDING

De Overeenkomst is ingevolge artikel XV (B) in werking getreden op 17 Juli 1952. Op grond van artikel XIV (B) is de Overeenkomst, voor wat Nederland betreft, in werking getreden voor het gehele Koninkrijk.

J. GEGEVENS

Het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 December 1944, waarnaar in de preambule en in de artikelen XII en XIV (A) van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is bij Koninklijk besluit van 3 Juni 1947 bekendgemaakt in *Stb.* No. H 165.

De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, waarnaar in de artikelen X en XI (B) van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is opgericht bij bovengenoemd Verdrag van Chicago van 7 December 1944.

De Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, ondertekend te Chicago op 7 December 1944, waarnaar in de preambule van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is bij Koninklijk besluit van 13 September 1946 bekendgemaakt in *Stb.* No. G 252.

De Internationale Luchtvervoers Vereniging, waarnaar in artikel VI (B) van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Voor het Statuut van het Internationale Gerechtshof, naar welk Hof in artikel XI (B) van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zie *Trbl.* 1952 No. 9.

Voor de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en India betreffende luchtdiensten, ondertekend te New Delhi op 31 Mei 1947, waarnaar wordt verwezen in de bij de onderhavige Overeenkomst behorende notawisseling, zie *Trbl.* 1952 No. 109.

Uitgegeven de *twaaifde* September 1952.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. W. BEYEN.