

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1952 No. 29

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

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het
Gemenebest van Australië voor de instelling van
luchtdiensten, met Bijlage; Canberra,
25 September 1951*

B. TEKST

**Agreement between the Government of the Kingdom
of the Netherlands and the Government of the
Commonwealth of Australia for the
establishment of air services**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Commonwealth of Australia, hereinafter described as the "Contracting Parties", desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting air services agree as follows:

Article I

For the purpose of this Agreement and its Annex unless the context otherwise requires:

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

(B) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of Australia the Director-General of Civil Aviation, and in the case of the Netherlands the Director-General of Civil Aviation and in both cases any person or body authorised by the respective Con-

tracting Parties to perform the functions currently exercised by the abovementioned authorities.

(C) The term "designated airline" shall mean the air transport enterprise or enterprises which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline of airlines designated by the first Contracting Party in accordance with Article III of this Agreement for the route or routes specified in such notification.

(D) The definitions contained in paragraphs (a), (b), (c) and (d) of Article 96 of the Convention shall apply.

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

Article II

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Annex to this Agreement for the purpose of establishing the air services therein described (hereinafter referred to as the "specified air services"). Such services may be inaugurated immediately, or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article III

(A) Subject to paragraph (B) of this Article, and to Article VI, each of the specified air services may be put into operation as soon as the Contracting Party to whom the rights have been granted has designated an airline or airlines for the operation of the specified air service. The Contracting Party granting the rights shall, subject to paragraph (B) of this Article, and to Article VI, be bound to grant without delay the appropriate operating permission to the designated airline concerned.

(B) Each of the designated airlines may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operations of international air services.

Article IV

(A) Each of the designated airlines shall have the right to use all airports, airways and other facilities provided by the Contracting Parties for use by international air services on the air routes specified in the Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes").

(B) In the administration of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, each Contracting Party shall accord to the designated airline of the other Contracting Party treatment equal to that accorded to its own airlines engaged in similar international services. Moreover, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, on request, consult regarding the administration of these regulations if, in the opinion of one of the Contracting Parties, such regulations impose an onerous burden on its designated airline in the operation of the air services pursuant to this Agreement.

(C) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of the designated airline of one Contracting Party on arrival in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all national duties and charges including customs duties and inspection fees even though such supplies are used by such aircraft on flights in that territory. The goods so exempt shall not be unloaded except with the approval of the Customs Authorities of the other Contracting Party, and if unloaded, shall be kept under customs supervision until required for use of the aircraft of the designated airline or re-exported.

(D) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the second Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the first Contracting Party for use in the operation of an agreed service or a specified air route shall be exempt from all national duties and charges including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the second Contracting Party, even though such supplies are used by such aircraft on flights in that territory.

(E) This treatment shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

Article V

To the extent to which they are applicable to the air services established under the present Agreement, the provisions of the Convention 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 Convention which shall have duly come into force in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of the present Agreement.

Article VI

(A) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant

to an airline of the rights specified in the Annex to the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that Contracting Party.

(B) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the rights specified in the Annex to the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights or with the conditions contained in the present Agreement.

(C) Action shall not be taken in pursuance of paragraphs (A) and (B) of this Article to revoke or suspend the grant of the rights specified in the Annex to this Agreement or to impose conditions on the exercise thereof before notice in writing of such proposed action, stating the grounds therefor, is given to the other Contracting Party and consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties has not led to agreement within a period of thirty days after the date upon which the said notice would, in the ordinary course of transmission, be received by the Contracting Party to whom it is addressed, provided that if the alleged failure to operate in accordance with the conditions referred to in paragraph (B) of this Article relates to Section III of the Annex to this Agreement then a period of ninety days after the said date shall be allowed for the purpose of such consultation.

(D) In the event of action by one of the Contracting Parties under paragraph (B) of this Article the rights of the other Contracting Party under Article VIII shall not be prejudiced, but notwithstanding proceedings under Article VIII the Contracting Party in whose opinion there has been a failure to comply as aforesaid may, pursuant to paragraph (B) of this Article, suspend the exercise of the rights specified in the Annex to the present Agreement or impose conditions on the exercise of those rights pending the giving of a final decision under Article VIII.

Article VII

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

(B) For any purpose relating to operations under this Agreement, either Contracting Party may require the other Contracting Party on a basis of reciprocity to supply such information as may be

reasonably required with regard to traffic (including information concerning the origin and destination of such traffic) carried by the designated airline of such other Contracting Party on the specified air services to, from and over the territory of the Contracting Party requiring such information.

(C) Each Contracting Party shall cause its designated airline or airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables and all other relevant information concerning the operation of the specified air services and copies of all modifications thereof.

Article VIII

(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,

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

(2) 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 which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation, or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organisation, or if the Council of the said Organisation decline to consider such a dispute or is not empowered to do so, 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 a decision given under paragraph (B) 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 IX

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention.

Article X

(A) If a general multilateral air transport agreement enters into force in relation to both Contracting Parties, the present Agreement

shall be reviewed to determine whether or not it can remain in force consistent with such multilateral agreement.

(B) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities agree on modifications to the Agreement, these modifications will come into effect when they have been confirmed by the Contracting Parties by an exchange of notes through the diplomatic channel.

(C) Changes made by either Contracting Party in the intermediate stopping places on the specified air routes authorized to its designated airlines except those which

(i) change the places served by the designated airline in the territory of the other Contracting Party; or

(ii) result in the route being not reasonably direct

shall not be considered as modifications of this Agreement, and either Contracting Party may therefore make such changes provided that notice of any such changes shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If the aeronautical authorities of such second Contracting Party find that the principles set forth in Section III of the Annex to this Agreement are thereby infringed and such infringement affects the interests of any of their airlines because of the carriage by the 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 aeronautical authorities of the second Contracting Party may request consultation in accordance with the provisions of paragraph A of Article VII.

Article XI

It shall be open to either Contracting Party at any time to give notice to the other of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve calendar 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 by the other Contracting Party specifying an earlier date of receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article XII

This Agreement shall come into force on the date of signature.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries being duly authorized thereto by their respective Governments have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

Done at Canberra in duplicate on the twenty-fifth day of September one thousand nine hundred and fifty-one in the English language.

(s.) E. TEIXEIRA DE
MATTOS

For the Government of the
Kingdom of the Netherlands

(s.) H. L. ANTHONY

For the Government of the
Commonwealth of Australia

ANNEX

Section I

(A) The airline or airlines designated by the Government of the Commonwealth of Australia, pursuant to the present Agreement, are accorded rights of transit and stop for non-traffic purposes in Netherlands territory as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at each of the points in such territory on the following routes:

Route No. 1

Australia via Djakarta—Singapore—Calcutta—Karachi—Basra—Cairo—Rome—Amsterdam—London and/or other terminal point in Western Europe.

Route No. 2

Australia via Djakarta—Singapore—Ceylon—Bombay—Karachi—Basra—Cairo—Rome—Amsterdam—London and/or other terminal point in Western Europe.

(Note: On any flight, a stop may be made at Amsterdam either before or after a stop is made at London.)

Route No. 3

Australia—Sorong.

Route No. 4

Australian Territory of Papua and New Guinea—Hollandia and/or Biak.

(B) Points on any of the specified air routes, may, at the option of the designated airline, be omitted on any flight.

Section II

(A) The airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands, pursuant to the present Agreement, are accorded rights of transit and stop for non-traffic purposes in Australian territory as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at each of the points in such territory on the following routes:

Route No. 1

Amsterdam—Munich—Rome—Beirut or Damascus or Cairo—Baghdad or Basra—Dhahran—Karachi—Calcutta—Bangkok—Biak—Darwin—Sydney.

Route No. 2

Amsterdam—Munich—Rome—Beirut or Damascus or Cairo—Baghdad or Basra—Dhahran—Karachi—Calcutta—Bangkok—Djakarta—Darwin—Sydney.

Route No. 3

Netherlands New Guinea—Darwin.

Route No. 4

Netherlands New Guinea—Lae and/or Port Moresby.

(B) Points on any of the specified air routes, may, at the option of the designated airline, be omitted on any flight.

Section III

(A) In the operation of the specified air services, the designated airline of each Contracting Party shall retain as its primary objective the provision of capacity for the transportation of traffic which originates in or is ultimately destined for the territory of the Party designating the airline.

(B) The Contracting Parties recognise the principle that the Contracting Party in whose territory the traffic originates or for whose territory the traffic is ultimately destined shall have the primary right to the carriage of such traffic.

(C) The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall consult from time to time as to the capacities which may be operated in accordance with the principles contained in this Section.

(D) To the extent that the designated airline of one Contracting Party is temporarily unable or unwilling to share in the operation of the specified air routes, that airline may arrange with the desig-

nated airline of the other Contracting Party to operate the whole or part of its share. It shall be a condition of any such arrangement that if the designated airline of the first Contracting Party should at any time decide to commence to operate or to increase the capacity of its services, the designated airline of the other Contracting Party shall withdraw upon request some or all of the additional capacity which it may have been operating.

(E) In order to meet seasonal fluctuations or unexpected demands of a temporary character, the designated airlines may agree between them temporary increases of capacity.

(F) Any variation of capacity pursuant to agreement between the designated airlines shall be promptly notified to the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Section IV

(A) Tariffs to be charged for the carriage of passengers and cargo on any of the specified air services shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including economic operation, reasonable profit, differences of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charged by other airlines on the route or any section thereof.

(B) The tariffs, in respect of each route and each section thereof, shall be agreed between the designated airlines concerned in consultation with other airlines operating on the same route or section and shall have regard to any relevant rates adopted by the International Air Transport Association. Tariffs in respect of traffic between the territories of the Contracting Parties shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Other tariffs in respect of the specified air services shall also be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties except that the approval of the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not be required in respect of tariffs for a route or section in which no designated airline of that Contracting Party is concerned.

(C) Notwithstanding the provisions of paragraph (B), the designated airline of a Contracting Party shall not in the course of operating the specified air services carry or offer to carry passengers or cargo (whether such carriage is performed, or is to be performed solely by such airline or partly by such airline and partly by arrangement with another airline or an operator of surface transport) between a place in the territory of the other Contracting Party and any other place, at a tariff other than that approved by the aeronautical authorities of such other Contracting Party who shall have regard to any relevant rates adopted by the International Air Transport Association.

(D) In the event of disagreement between the designated airlines concerned, or in case the aeronautical authorities do not approve the tariffs as required under paragraphs (B) and (C) of this Section, the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement between themselves, failing which, the dispute shall be dealt with in accordance with Article VIII. Pending determination of the tariffs in accordance with this Section, the tariffs already in force shall prevail.

C. VERTALING

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van het Gemenebest van Australië voor de instelling van luchtdiensten

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van het Gemenebest van Australië, hierna te noemen de „Overeenkomstsluitende Partijen”, geleid door de wens een overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten te bevorderen, komen het volgende overeen:

Artikel I

Met betrekking tot deze Overeenkomst en haar Bijlage, tenzij uit het verband anders blijkt:

(A) Zal de uitdrukking „grondgebied” de betekenis hebben, welke daaraan gegeven wordt in Artikel 2 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, getekend te Chicago op 7 December 1944 (hierna aan te duiden als het „Verdrag”).

(B) zal de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten” betekenen in het geval van Australië, de Directeur-Generaal van de Burgerlijke Luchtvaart en in het geval van Nederland, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, en in beide gevallen enig persoon of lichaam, door de onderscheiden Overeenkomstsluitende Partijen gemachtigd om de functies te vervullen, welke thans door bovengenoemde autoriteiten worden uitgeoefend.

(C) zal de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij” betekenen, de luchtvervoersonderneming of -ondernemingen, welke de luchtvaartautoriteiten van een van de Overeenkomstsluitende Partijen schriftelijk hebben opgegeven aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij als de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, welke door de eerste Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig Artikel III van deze Overeenkomst voor de in deze kennisgeving omschreven route of routes wordt of worden aangewezen.

(D) zullen de definities vervat in de leden (a), (b), (c) en (d) van Artikel 96 van het Verdrag van toepassing zijn.

(E) zal de Bijlage bij deze Overeenkomst geacht worden deel uit te maken van de Overeenkomst en zullen alle verwijzingen naar de „Overeenkomst” verwijzingen naar de Bijlage inhouden, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald.

Artikel II

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven rechten, ten doel hebbende de daarin omschreven luchtdiensten (hierna te noemen de „omgeschreven luchtdiensten”) in te stellen. Deze diensten kunnen onmiddellijk, dan wel op een later tijdstip, worden geopend naar verkiezing van de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke de rechten worden verleend.

Artikel III

(A) Behoudens het bepaalde in lid (B) van dit Artikel en in Artikel VI kan elk van de omschreven luchtdiensten in exploitatie genomen worden, zodra de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke de rechten zijn verleend, een of meer luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van de omschreven luchtdiensten heeft aangewezen. De Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent, zal, behoudens het bepaalde in lid (B) van dit Artikel en in Artikel VI, verplicht zijn onverwijld de passende exploitatievergunning aan de betrokken luchtvaartmaatschappij te verlenen.

(B) Van elk van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd, dat zij ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aantoon, dat zij in staat is de voorwaarden na te komen, welke worden gesteld krachtens de wetten en voorschriften, welke gewoonlijk door die autoriteiten met betrekking tot de exploitatie van internationale luchtdiensten worden toegepast.

Artikel IV

(A) Elk van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen zal het recht hebben, gebruik te maken van alle luchthavens, luchtwegen en andere faciliteiten, welke door de Overeenkomstsluitende Partijen ten gebruike van internationale luchtdiensten worden verschaft op de in de Bijlage omschreven luchttroutes (hierna te noemen de „omgeschreven luchttroutes”).

(B) Bij de toepassing van haar voorschriften op het gebied van douane, immigratie, quarantaine en van soortgelijke voorschriften zal elke Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij een behandeling toekennen, gelijk aan die, welke toegekend wordt aan haar eigen luchtvaartmaatschappijen, welke zich bezighouden met soortgelijke internationale diensten. Bovendien zullen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen, op verzoek, overleg

plegen betreffende de toepassing van deze voorschriften indien, naar de mening van een van de Overeenkomstsluitende Partijen, zodanige voorschriften haar aangewezen luchtvaartmaatschappij bij de exploitatie van de luchtdiensten krachtens deze Overeenkomst een zware last oplegt.

(C) Voorraden motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, welke zich aan boord bevinden van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, zullen bij aankomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn vrijgesteld van alle nationale rechten en kosten, douanerechten en inspectiekosten daaronder begrepen, zelfs indien zodanige voorraden door deze luchtvaartuigen worden gebruikt op vluchten binnen dat grondgebied. De aldus vrijgestelde goederen zullen niet worden gelost, tenzij met toestemming van de Douaneautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en, indien zij gelost worden, zullen zij onder toezicht van de douane blijven, totdat zij nodig zijn voor gebruik van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of weder uitgevoerd worden.

(D) Voorraden motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, ingevoerd in of aan boord genomen van luchtvaartuigen van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de eerste Overeenkomstsluitende Partij om te worden gebruikt bij de exploitatie van een overeengekomen dienst of een omschreven luchtroute, zullen zijn vrijgesteld van alle nationale rechten en kosten, daaronder begrepen douanerechten en inspectiekosten, welke worden geheven of opgelegd op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien zodanige voorraden door deze luchtvaartuigen bij vluchten binnen dat grondgebied worden verbruikt.

(E) Deze behandeling zal gelden naast en onverminderd de behandeling, welke elke Overeenkomstsluitende Partij verplicht is toe te kennen op grond van Artikel 24 van het Verdrag.

Artikel V

Voor zover zij van toepassing zijn op de luchtdiensten, welke op grond van deze Overeenkomst zijn ingesteld, zullen de bepalingen van het Verdrag in hun huidige vorm van kracht blijven tussen de Overeenkomstsluitende Partijen voor de duur van de Overeenkomst, alsof zij een wezenlijk deel van de Overeenkomst uitmaken, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen een wijziging van het Verdrag bekrachtigen, welke behoorlijk in werking zal zijn getreden, in welk geval het aldus gewijzigde Verdrag van kracht zal blijven voor de duur van deze Overeenkomst.

Artikel VI

(A) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal het recht hebben het aanvaarden van de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij te weigeren en de verlening aan een luchtvaartmaatschappij van de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven rechten te onthouden of in te trekken dan wel ten aanzien van de uitoefening van deze rechten door een luchtvaartmaatschappij zodanige voorwaarden te stellen als haar noodzakelijk voorkomt, in elk geval, waarin niet tot haar genoegen is gebleken, dat het overwegende eigendomsrecht en de daadwerkelijke leiding van die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij, welke de luchtvaartmaatschappij aanwijst, dan wel bij onderdanen van die Overeenkomstsluitende Partij.

(B) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal het recht hebben de uitoefening door een luchtvaartmaatschappij van de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven rechten op te schorten of ten aanzien van de uitoefening van die rechten zodanige voorwaarden te stellen als haar noodzakelijk voorkomt, in elke geval, dat de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en bepalingen van de Overeenkomstsluitende Partij, welke die rechten verleent, of de voorwaarden, vervat in deze Overeenkomst, na te komen.

(C) Stappen ingevolge de leden (A) en (B) van dit Artikel tot intrekking of opschorting van de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven rechten of tot het stellen van voorwaarden ten aanzien van de uitoefening daarvan zullen niet worden ondernomen dan nadat schriftelijk en met vermelding van de beweegredenen tot zodanige voorgenomen stappen mededeling is gedaan aan de andere Overeenkomstsluitende Partij en overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen niet geleid heeft tot overeenstemming binnen een periode van dertig dagen na de datum, waarop deze mededeling bij de gewone wijze van verzending door de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke zij is gericht, ontvangen zou zijn, een en ander met dien verstande dat, indien de beweerde nalatigheid om de exploitatie uit te voeren overeenkomstig de voorwaarden vermeld in lid (B) van dit Artikel betrekking heeft op Paragraaf III van de Bijlage bij deze Overeenkomst, een periode van negentig dagen na genoemde datum voor een zodanig overleg zal zijn toegestaan.

(D) In geval een van de Overeenkomstsluitende Partijen op grond van lid (B) van dit Artikel stappen onderneemt zullen de rechten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op grond van Artikel VIII niet worden aangetast, maar de Overeenkomstsluitende Partij, naar wier mening nalatigheid, als in het vorenstaande bedoeld, heeft plaatsgehad, kan, niettegenstaande maatregelen op grond van Artikel VIII en hangende een op grond van Artikel VIII te geven uiteindelijke beslissing, ingevolge lid (B) van dit Artikel de uitoefening van

de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven rechten opschorten of voorwaarden ten aanzien van de uitoefening van die rechten stellen.

Artikel VII

(A) In een geest van nauwe samenwerking zullen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen op verzoek overleg plegen, teneinde de inachtneming van de beginselen en de naleving van de bepalingen, als in deze Overeenkomst vastgesteld, te verzekeren.

(B) Voor ieder doel dat verband houdt met de exploitatie op grond van deze Overeenkomst kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een basis van wederkerigheid verlangen, dat zij zodanige inlichtingen verschaft als redelijkerwijze verlangd kunnen worden betreffende het vervoer (inlichtingen omtrent de herkomst en bestemming van zodanig vervoer daaronder begrepen) dat door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van zodanige andere Overeenkomstsluitende Partij bewerkstelligd is op de omschreven luchtdiensten naar, van en over het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij, welke zodanige inlichtingen verlangt.

(C) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal zorgdragen dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij zo lang mogelijk van te voren afdrukken van dienstregelingen en alle andere ter zake dienende inlichtingen zal of zullen verschaffen, welke verband houden met de exploitatie van de omschreven luchtdiensten, alsmede afdrukken van alle wijzigingen daarvan.

Artikel VIII

(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,

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

(2) indien zij hieromtrent niet tot overeenstemming kunnen komen of indien zij na overeengekomen te zijn het geschil naar een scheidsgerecht 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 hierna binnen de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie zal kunnen worden ingesteld, of, indien zulk

een rechtbank niet bestaat, aan de Raad van die Organisatie, of, indien de Raad van genoemde Organisatie weigert een zodanig geschil in behandeling te nemen of niet de bevoegdheid heeft om dit te doen, aan het Internationale Gerechtshof.

(C) De Overeenkomstsluitende Partijen nemen op zich, zich te houden aan enige ingevolgde 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 een ingevolgde lid (B) van dit Artikel gegeven beslissing, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij, ieder recht, dat zij op grond van deze Overeenkomst heeft verleend, beperken, onthouden of intrekken.

Artikel IX

Deze Overeenkomst zal worden geregistreerd bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, ingesteld krachtens het Verdrag.

Artikel X

(A) Indien een algemeen multilaterale luchtvaartovereenkomst met betrekking tot beide Overeenkomstsluitende Partijen van kracht wordt, zal deze Overeenkomst opnieuw worden bezien om te bepalen of zij al dan niet, zich verdragende met zulk een multilaterale overeenkomst, van kracht kan blijven.

(B) Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht de bepalingen van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij verzoeken dat de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen overleg plegen en zodanig overleg moet aanvangen binnen een periode van zestig dagen te rekenen van de datum van het verzoek. Wanneer deze luchtvaartautoriteiten tot overeenstemming komen aangaande wijzigingen van de Overeenkomst, zullen zodanige wijzigingen in werking treden, wanneer zij door de Overeenkomstsluitende Partijen zijn bevestigd door een notawisseling langs diplomatieke weg.

(C) Wijzigingen door een Overeenkomstsluitende Partij aangebracht in de tussenlandingsplaatsen op de omschreven luchtroutes, waarvoor haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen een vergunning hebben, behalve die, welke

i) wijziging brengen in de plaatsen, welke door de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden aangedaan op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij; of

ii) ten gevolge hebben dat de route niet redelijk rechtstreeks is, zullen niet beschouwd worden als wijzigingen van deze Overeenkomst en elke Overeenkomstsluitende Partij mag derhalve zulke wijzigingen aanbrengen, mits van iedere zodanige wijziging onver-

wijld mededeling gedaan wordt aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien de luchtvaartautoriteiten van deze andere Overeenkomstsluitende Partij menen, dat daardoor inbreuk gemaakt wordt op de beginselen, uiteengezet in Paragraaf III van de Bijlage bij deze Overeenkomst, en dat deze inbreuk de belangen van een van hun luchtvaartmaatschappijen aantast wegens het bewerkstelligen van vervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de eerste Overeenkomstsluitende Partij tussen het grondgebied van de tweede Overeenkomstsluitende Partij en het nieuwe punt op het grondgebied van een derde land, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de tweede Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig het bepaalde in lid (A) van Artikel VII.

Artikel XI

Het staat elke Overeenkomstsluitende Partij te allen tijde vrij om aan de andere mededeling te doen van haar wens deze Overeenkomst te beëindigen. Zulk een mededeling zal tegelijkertijd worden gezonden aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie. Indien een zodanige mededeling wordt gedaan, zal deze Overeenkomst ophouden te bestaan twaalf maanden na het tijdstip van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg wordt ingetrokken, voordat deze termijn is verstreken. Bij gebreke van een ontvangstbevestiging door de andere Overeenkomstsluitende Partij, waarin een eerdere tijdstip van ontvangst wordt aangegeven, zal de mededeling geacht worden te zijn ontvangen veertien dagen na de ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Artikel XII

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

Ten blijk van waarvan de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend en van hun zegels voorzien.

Gedaan te Canberra in tweevoud op de vijf en twintigste dag van September negentienhonderd een en vijftig in de Engelse taal.

(w.g.) E. TEIXEIRA DE
MATTOS

(w.g.) H. L. ANTHONY

Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden

Voor de Regering van het
Gemenebest van Australië

BIJLAGE

Paragraaf I

(A) Aan de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Regering van het Gemenebest van Australië, worden krachtens deze Overeenkomst op Nederlands grondgebied de rechten toegekend tot overvliegen, tot landen voor niet-verkeersdoeleinden, alsook het recht om internationaal verkeer van passagiers, vracht en post op te nemen en af te zetten op elk van de punten in dat grondgebied op de volgende routes:

Route No. 1

Australië via Djakarta—Singapore—Calcutta—Karachi—Basra—Caïro—Rome—Amsterdam—Londen en/of een ander eindpunt in West-Europa.

Route No. 2

Australië via Djakarta—Singapore—Ceylon—Bombay—Karachi—Basra—Caïro—Rome—Amsterdam—Londen en/of een ander eindpunt in West-Europa.

(Opmerking: Op iedere vlucht mag een landing te Amsterdam worden uitgevoerd vóór of na een landing in Londen).

Route No. 3

Australië—Sorong.

Route No. 4

Australisch grondgebied van Papoea en Nieuw-Guinea—Hollandia en/of Biak.

(B) Punten op elk van de omschreven luchtroutes mogen, naar verkiezing van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, op iedere vlucht worden overgeslagen.

Paragraaf II

(A) Aan de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden worden, krachtens deze Overeenkomst op Australisch grondgebied de rechten toegekend tot overvliegen, tot landen voor niet-verkeersdoeleinden, alsook het recht om internationaal verkeer van passagiers, vracht en post op te nemen of af te zetten op elk van de punten in dat grondgebied op de volgende routes:

Route No. 1

Amsterdam—München—Rome—Beyrouth of Damascus of Caïro—Bagdad of Basra—Dhahran—Karachi—Calcutta—Bangkok—Biak—Darwin—Sydney.

Route No. 2

Amsterdam—München—Rome—Beyrouth of Damascus of Cairo—Bagdad of Basra—Dhahran—Karachi—Calcutta—Bangkok—Djakarta—Darwin—Sydney.

Route No. 3

Nederlands Nieuw-Guinea—Darwin.

Route No. 4

Nederlands Nieuw-Guinea—Lae en/of Port Moresby.

(B) Punten op elk van de omschreven routes mogen, naar verkiezing van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, op iedere vlucht worden overgeslagen.

Paragraaf III

(A) Bij de exploitatie van de omschreven luchtdiensten zal de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij als eerste doel behouden het verschaffen van capaciteit voor het vervoer van verkeer, dat afkomstig is uit of uiteindelijk bestemd is voor het grondgebied van de Partij, welke de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

(B) De Overeenkomstsluitende Partijen erkennen het beginsel dat de Overeenkomstsluitende Partij, uit het grondgebied waarvan het verkeer afkomstig is of voor het grondgebied waarvan het verkeer uiteindelijk bestemd is, het primair recht op vervoer van dat verkeer zal hebben.

(C) De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen zullen van tijd tot tijd overleg plegen betreffende de vervoerscapaciteiten, die mogen worden geleverd, overeenkomstig de beginselen, vervat in deze Paragraaf.

(D) Voorzover de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij tijdelijk niet in staat is of niet wenst deel te nemen in de exploitatie van de omschreven luchtroutes, kan die luchtvaartmaatschappij met de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij een regeling treffen om het geheel of een deel van haar aandeel te exploiteren. Een voorwaarde van elke zodanige regeling zal zijn, dat, indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de eerste Overeenkomstsluitende Partij te eniger tijd zou besluiten om de exploitatie aan te vangen of de capaciteit van haar diensten op te voeren, de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op verzoek een gedeelte of het geheel van de extra-capaciteit, waarmee zij de exploitatie wellicht uitvoerde, zal terugnemen.

(E) Teneinde tegemoet te komen aan seizoenschommelingen of onverwachte behoeften van een tijdelijk karakter, kunnen de aange-

wezen luchtvaartmaatschappijen onderling overeenkomen om tijdelijk de capaciteit te verhogen.

(F) Van iedere wijziging in de capaciteit ingevolge onderling overleg tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen zal onmiddellijk mededeling gedaan worden aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

Paragraaf IV

(A) De te heffen tarieven voor het vervoer van passagiers en vracht op elk van de omschreven luchtdiensten zullen op redelijke hoogten worden vastgesteld, waarbij behoorlijk rekening zal worden gehouden met alle terzake dienende factoren, daarbij inbegrepen economische exploitatie, redelijke winst, verschillen in de hoedanigheden van de dienst (maatstaven van snelheid en accomodatie daaronder begrepen) en met de tarieven, welke door andere luchtvaartmaatschappijen op de route of op een gedeelte daarvan worden geheven.

(B) De tarieven ten aanzien van iedere route of ieder gedeelte daarvan zullen tussen de betrokken luchtvaartmaatschappijen worden overeengekomen in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen, die dezelfde route of een gedeelte daarvan exploiteren, met inachtneming van alle van toepassing zijnde tarieven, welke aanvaard zijn door de Internationale Luchtvervoers Vereniging. Tarieven ten aanzien van het verkeer tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen onderworpen zijn aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Andere tarieven ten aanzien van de omschreven luchtdiensten zullen ook onderworpen zijn aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, behalve dat de toestemming van de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij niet vereist zal zijn ten aanzien van tarieven voor een route of een gedeelte van een route, waarbij geen aangewezen luchtvaartmaatschappij van die Overeenkomstsluitende Partij is betrokken.

(C) Niettegenstaande het bepaalde in lid (B) zal de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij bij de exploitatie van de omschreven luchtdiensten geen passagiers of vracht vervoeren of aanbieden te vervoeren (onverschillig of zodanig vervoer door deze luchtvaartmaatschappij alleen wordt bewerkstelligd of zal worden bewerkstelligd dan wel gedeeltelijk door deze luchtvaartmaatschappij en gedeeltelijk krachtens afspraak door een andere luchtvaartmaatschappij of door een exploitant van vervoer te land en/of te water) tussen een plaats op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en een andere plaats tegen een ander dan het door de luchtvaartautoriteiten van die andere Overeenkomstsluitende Partij goedgekeurde tarief, waarbij deze rekening zullen

houden met alle ter zake dienende tarieven, welke door de Internationale Luchtvervoers Vereniging zijn aanvaard.

(D) In geval van meningsverschil tussen betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen omtrent de tarieven, of in geval de luchtvaartautoriteiten deze niet goedkeuren, zoals vereist wordt in de leden (B) en (C) van deze Paragraaf, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen trachten onderling tot overeenstemming te komen en, wanneer zij daar niet in slagen, zal het geschil behandeld worden overeenkomstig Artikel VIII.

In afwachting van de vaststelling van de tarieven overeenkomstig deze Paragraaf, zullen de reeds geldende tarieven van kracht zijn.

G. INWERKINGTREDING

De Overeenkomst is ingevolge artikel XII op 25 September 1951 in werking getreden.

J. GEGEVENS

Het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 December 1944, naar welk Verdrag in artikel 1, lid (A) en elders in de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 3 Juni 1947 (*Staatsblad* No. H 165).

De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (I.C.A.O.), waarnaar in de artikelen VIII, IX en XI van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is opgericht bij bovengenoemd Verdrag van Chicago van 7 December 1944.

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

De Internationale Luchtvervoers Vereniging (I.A.T.A.), waarnaar in Paragraaf IV, lid (B) en (C), van de Bijlage bij de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de *twintigste* Februari 1952.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

W. DREES.