

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1966 Nr. 180

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Republiek Indonesië inzake luchtdiensten tussen en via
hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage;
's-Gravenhage, 12 juli 1966*

B. TEKST

**Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Indonesia
for air services between and beyond their
respective territories**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Indonesia being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond the Netherlands and Indonesia,

Have agreed as follows:

Article 1

(1) For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex

adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Article 90 or 94 thereof;

- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Indonesia, the Minister of Air Communications and any person or body authorised to perform functions on civil aviation exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, any person or body authorised by the Minister of Transport and Waterstaat to perform functions on civil aviation;
- (c) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;
- (d) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention; and
- (f) the term "Annex" means the Annex to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement.

(2) The Annex forms an integral part of the present Agreement and all reference to the "Agreement" shall include reference to the Annex except where otherwise provided.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex thereto (hereinafter called "the agreed service" and "the specified routes").

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on passengers, cargo and mail in international traffic.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

(4) Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article, the operation of agreed services in areas of hostilities or military occupation, or in areas affected thereby, shall in accordance with Article 9 of the Convention, be subject to the approval of the competent military authorities.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of each Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) 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 privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges 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 the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services, provided that

a service shall not be operated unless a tariff is in force in respect of it established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement.

Article 4

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) 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 such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

(1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be accorded treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the territory of the first Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory and intended solely for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party or of the most favoured foreign airline

engaged in international services. The materials referred to in this paragraph shall be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that those materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 6

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between and beyond their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provisions, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and or put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (i) the requirements of traffic to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (ii) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (iii) the requirements of through airline operation.

Article 7

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors in-

cluding cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall be reached through the rate fixing machinery of the International Air Transport Association.

The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement.

(5) Subject to the provisions of paragraph (3) of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

(6) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 8

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing in the light of the development of the traffic on the agreed services the capacity provided on same by the designated airlines of the first Contracting Party.

Article 9

There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 10

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated.

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as president of the arbitral body.

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

Article 11

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement or its Annex, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

(2) Any modification of the present Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph (1) above shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which both Governments have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

(3) Any modification of the Annex of the present Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraph (1) above shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take immediate effect.

(4) The present Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 12

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve (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 (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 13

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 11 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 14

The present Agreement shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall come into force on the date on which both Governments have informed each other in writing that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

As regards the Kingdom of the Netherlands the Agreement shall be applicable to the Kingdom in Europe only.

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

DONE at The Hague, this 12th day of July 1966 in duplicate in the English language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands,

(sd.) J. LUNS

For the Government of the Republic of Indonesia,

(sd.) SOEDJARWO

ANNEX

A

1. Routes to be operated by the airline or airlines designated by the Government of the Republic of Indonesia:

Djakarta – Singapore – Kuala Lumpur – Bangkok – Phnom Penh – Bombay – Karachi – Cairo – Beirut – Algiers – Rome – Paris – Moscow – Prague – Frankfurt – Amsterdam and from there to points beyond to be specified later.

2. Routes to be operated by the airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:

Amsterdam – Frankfurt – Zürich – Rome – Prague – Vienna – Athens – Beirut – Cairo – Karachi – New Delhi – Calcutta – Bangkok – Kuala Lumpur – Singapore – Djakarta and from there to points beyond to be specified later.

B

The airlines may at their discretion omit points mentioned in the routes described above.

C. VERTALING

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Indonesië inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Indonesië, partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago ter ondertekening werd opgesteld,

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten tot aanvulling van het genoemde Verdrag met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via Nederland en Indonesië.

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

(1) Tenzij uit de inhoud van deze Overeenkomst anders mocht blijken hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

- (a) onder „het Verdrag” wordt verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago ter ondertekening werd opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 aangenomen wijzigingen van de bijlagen of van het Verdrag;
- (b) onder „luchtvaartautoriteiten” wordt, wat de Republiek Indonesië betreft, verstaan de Minister voor Luchtverbindingen en alle personen of instellingen die bevoegd zijn enige functie op het gebied der burgerluchtvaart te vervullen die thans door de Minister voornoemd wordt vervuld of soortgelijke functies; en, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, alle personen of instellingen die door de Minister van Verkeer en Waterstaat gemachtigd zijn functies te vervullen op het gebied der burgerluchtvaart;
- (c) onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt een luchtvaartmaatschappij verstaan die een der Overeenkomstsluitende Partijen overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van deze Overeenkomst, door schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, heeft aangewezen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in deze kennisgeving omschreven routes;
- (d) onder „grondgebied” in verband met een Staat wordt verstaan het land en de daaraan grenzende territoriale wateren, welke onder de soevereiniteit van die Staat staan;
- (e) de benamingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landingen anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben dezelfde betekenis als daaraan in artikel 96 van het Verdrag wordt toegekend; en
- (f) onder „bijlage” wordt verstaan de bijlage bij de onderhavige Overeenkomst of de bijlage zoals deze is gewijzigd overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van deze Overeenkomst.

(2) De bijlage vormt een integrerend deel van deze Overeenkomst en iedere verwijzing naar de „Overeenkomst” houdt, tenzij anders is bepaald, mede een verwijzing in naar de bijlage.

Artikel 2

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten voor het instellen van luchtdiensten op de routes die zijn omschreven in het desbetreffende deel van de bijlage bij de Overeenkomst (hierna te noemen „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes”).

(2) Met inachtneming van de bepalingen van deze Overeenkomst genieten de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende voorrechten:

- (a) om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;
- (b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en
- (c) om op dat grondgebied te landen op de voor die route in de bijlage bij deze Overeenkomst genoemde punten voor het afzetten en opnemen van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

(3) Geen van de in lid 2 van dit artikel genoemde voorrechten wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

(4) Niettegenstaande het bepaalde in de leden 1 en 2 van dit artikel is de exploitatie van overeengekomen diensten in gebieden waarin zich vijandelijkheden voordoen, of waarin zich een militaire bezetting bevindt, of in daarbij betrokken gebieden, overeenkomstig het bepaalde in artikel 9 van het Verdrag onderworpen aan de goedkeuring der bevoegde militaire autoriteiten.

Artikel 3

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij doet aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling van de aanwijzing van een of meer luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

(2) Na ontvangst van deze aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in de leden 3 en 4 van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

(3) De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen eisen dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij aantoonst dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld bij de wetten en voorschriften welke die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag toepassen op de exploitatie van internationale commerciële luchtdiensten.

(4) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht geen genoegen te nemen met de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij en de in lid 2 van artikel 2 van deze Overeenkomst genoemde voorrechten aan een luchtvaartmaatschappij te onthouden of te ontnemen dan wel aan de uitoefening van die voorrechten door een luchtvaartmaatschappij die voorwaarden te verbinden die zij noodzakelijk oordeelt in elk geval waarin niet ten genoegen van die Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen.

(5) Op elk tijdstip nadat aan de bepalingen van lid 1 en van lid 2 van dit artikel is voldaan, kan een zodanig aangewezen en bevoegde luchtvaartmaatschappij een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits ten aanzien van die diensten een overeenkomstig de bepalingen van artikel 7 van deze Overeenkomst vastgesteld tarief van kracht is.

Artikel 4

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning te herroepen, of de uitoefening van de rechten, omschreven in artikel 2 van deze Overeenkomst, door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, of ten aanzien van de uitoefening van die rechten de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht:

- (a) in elk geval waarin niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen; of
- (b) ingeval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij welke die rechten verleent na te komen; of
- (c) ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

(2) Een zodanig recht wordt slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijke herroeping, opschorting of het stellen van de in lid 1 van dit artikel genoemde voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten of voorschriften te voorkomen.

Artikel 5

(1) Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op internationale diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden van die luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en heffingen, onder voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

(2) Voorraden motorbrandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden ingevoerd door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of aan boord worden genomen van door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikte luchtvaartuigen en die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van internationale diensten, worden niet minder gunstig behandeld dan soortgelijke voorraden die op het gebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij worden ingevoerd, dan wel op dat grondgebied aan boord van luchtvaartuigen worden genomen en uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door of in het luchtvaartuig van een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij of van de meest begunstigde buitenlandse luchtvaartmaatschappij die internationale diensten onderhoudt. De in dit lid bedoelde goederen blijven onder douanetoezicht of -controle gehouden.

(3) De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, proviand en voorraden motorbrandstof en smeermiddelen die zich aan boord van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen bevinden, kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij, die kunnen eisen dat die goederen onder hun toezicht worden gesteld, totdat ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 6

(1) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen worden onbelemmerd en gelijkelijk in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen en via hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

(2) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen houden bij de exploitatie der overeengekomen diensten rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij ten einde de diensten welke laatstgenoemde maatschappij op dezelfde route of op een gedeelte daarvan onderhoudt, niet te zeer aan te tasten.

(3) De overeengekomen diensten welke door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden verzorgd, dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de behoeften van het publiek aan vervoer op de omschreven routes en zij hebben voornamelijk ten doel tegen een redelijke beladingsgraad voldoende gelegenheid te verschaffen tot het vervoer van passagiers, lading en post afkomstig van of bestemd voor het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

Voorzieningen in de behoeften voor het vervoer van passagiers, lading en post opgenomen of afgezet op punten op de omschreven routes op de grondgebieden van andere Staten dan die welke de luchtvaartmaatschappij hebben aangewezen, worden getroffen overeenkomstig de algemene beginselen dat er verband moet bestaan tussen de capaciteit en:

- (i) de vervoersbehoeften naar en van de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- (ii) de vervoersbehoeften van de gebieden die op de route van de luchtvaartmaatschappij liggen, daarbij rekening houdende met andere vervoersdiensten, die zijn ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten van die gebieden; en
- (iii) de behoeften van doorgaand luchtvervoer.

Artikel 7

(1) De tarieven voor alle overeengekomen diensten worden vastgesteld op redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening wordt gehouden met alle in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst (zoals maatstaven voor snelheid en accommodatie) en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor enig gedeelte van de omschreven route.

Deze tarieven worden vastgesteld overeenkomstig de hierna volgende bepalingen van dit artikel.

(2) De in lid 1 van dit artikel vermelde tarieven worden, indien mogelijk, ten aanzien van elk der omschreven routes in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen, in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die een gehele route of een gedeelte daarvan exploiteren, en die overeenstemming dient, zo mogelijk, te worden bereikt door middel van de procedure van de „International Air Transport Association” ter vaststelling van de tarieven.

De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd.

(3) Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een van deze tarieven, of indien om een andere reden omtrent een tarief geen overeenstemming kan worden bereikt overeenkomstig de bepalingen van lid 2 van dit artikel, zullen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen trachten in onderling overleg het tarief vast te stellen.

(4) Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een hun volgens lid 2 van dit artikel voorgelegd tarief of omtrent de vaststelling van een tarief volgens lid 3, wordt het geschil opgelost overeenkomstig de bepalingen van artikel 10 van deze Overeenkomst.

(5) Geen tarief zal van kracht worden indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen dit niet hebben goedgekeurd, behoudens het bepaalde in lid 3 van dit artikel.

(6) De overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

Artikel 8

De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verstrekken aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een daartoe strekkend verzoek periodieke of andere statistische gegevens welke redelijkerwijs kunnen worden verlangd om, in het licht van de vervoersontwikkeling op de overeengekomen diensten, te kunnen beoordelen of eventueel veranderingen dienen te worden aangebracht in de capaciteit welke door de door eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen voor het onderhouden van die overeengekomen diensten ter beschikking wordt gesteld.

Artikel 9

Ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren, ten aanzien van alles wat op de uitvoering van deze Overeenkomst betrekking heeft vindt regelmatig en veelvuldig overleg plaats tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 10

(1) Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats het geschil te regelen door onderling overleg.

(2) Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een bepaalde persoon of instantie, of het geschil kan op verzoek van een der partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee aldus aangewezen scheidsrechters wordt benoemd.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt binnen zestig dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, via de diplomatieke kanalen een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil aan een scheidsgerecht wordt verzocht, een scheidsrechter, en de derde scheidsrechter wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig dagen benoemd.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter aan te wijzen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de President van de Raad van de Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsrechter of eventueel scheidsrechters te benoemen. In dat geval dient de derde scheidsrechter een onderdaan te zijn van een derde staat en dient hij op te treden als President van het Scheidsgerecht.

(3) De Overeenkomstsluitende Partijen nemen de verplichting op zich, zich te houden aan iedere ingevolge lid 2 van dit artikel genomen beslissing.

Artikel 11

(1) Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht bepalingen uit deze Overeenkomst of uit de bijlage te wijzigen, kan zij om overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken; dit overleg, dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van de datum van het verzoek.

(2) Wijzigingen in deze Overeenkomst, waartoe tijdens het in lid 1 van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen en worden van kracht op de datum waarop de Regeringen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen gestelde grondwettelijke vereisten is voldaan.

(3) Wijzigingen van de Bijlage bij deze Overeenkomst, waartoe tijdens het in lid 1 van dit artikel bedoelde overleg is besloten, worden schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden terstond van kracht.

(4) Deze Overeenkomst en de Bijlage bij deze Overeenkomst worden zo nodig zodanig gewijzigd dat zij aansluiten bij de multilaterale verdragen, die de Overeenkomstsluitende Partijen wellicht later zullen binden.

Artikel 12

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen dat zij deze Overeenkomst wenst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een dergelijke mededeling wordt gedaan loopt de Overeenkomst af twaalf maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling in onderling overleg vóór het einde van deze termijn wordt ingetrokken.

Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien dagen na ontvangst van de mededeling door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 13

Deze Overeenkomst en de eventuele notawisseling overeenkomstig de bepalingen van artikel 11 zullen bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden geregistreerd.

Artikel 14

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast van de datum van haar ondertekening af en treedt in werking op de datum waarop de Regeringen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen voorgeschreven grondwettelijke vereisten is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft is de Overeenkomst slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondertekenende gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te 's-Gravenhage, de 12de juli 1966, in tweevoud in de Engelse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,
(w.g.) J. LUNS

Voor de Regering van de Republiek Indonesië,
(w.g.) SOEDJARWO

BIJLAGE

A

1. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij of door de luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Regering van de Republiek Indonesië:

Djakarta — Singapore — Koeala Loempoer — Bangkok — Phnom Penh — Bombay — Karachi — Kairo — Beiroet — Algiers — Rome — Parijs — Moskou — Praag — Frankfort — Amsterdam en vandaar naar verder gelegen nader aan te duiden punten.

2. Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij of door de luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

Amsterdam — Frankfort — Zürich — Rome — Praag — Wenen — Athene — Beiroet — Kairo — Karachi — New Delhi — Calcutta — Bangkok — Koeala Loempoer — Singapore en vandaar naar verder gelegen nader aan te duiden punten.

B

Het staat de luchtvaartmaatschappijen vrij punten vermeld in de hierboven omschreven routes over te slaan.

D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, lid 2, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst worden ingevolge artikel 14, eerste lid, voorlopig toegepast van 12 juli 1966 af en zullen ingevolge hetzelfde artikel in werking treden op de datum waarop beide Regeringen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen voorgeschreven grondwettelijke vereisten is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 14, lid 2, alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1962, 149.

Uitgegeven de negende augustus 1966.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
I. A. DIEPENHORST.