

45 (1966) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1967 Nr. 14

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Maleisië
inzake luchtdiensten, met bijlage;
Koeala Loempoer, 15 december 1966*

B. TEKST**Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Malaysia for air services between and beyond their respective territories**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Malaysia being parties to the Convention on International Civil Aviation, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 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 Articles 90 and 94 thereof;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Director General of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Director General; and, in the case of Malaysia, means the Minister of Transport and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;
- (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 "change of gauge" means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;
- (e) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State; and

- (f) 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.

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 Schedule thereto (hereinafter called "the agreed services" 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 Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines 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.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to 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 one 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 established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by 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 the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

(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 exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials

referred to above may be required to 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 these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges treatment not less favourable than that granted to national airlines or to the most favoured airline operating such flights.

Article 5

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

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the 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 provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry 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 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:

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

Article 6

A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions:

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) that the aircraft used on the section more distant from the terminal in the territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;
- (c) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connexion with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- (d) that there is an adequate volume of through traffic; and
- (e) that the provisions of Article 5 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Article 7

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including 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, together with the rates of agency commission used in conjunction with them 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, where possible, 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 tariffs 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 dis-

pute shall be settled in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 11 of the present Agreement.

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

Article 8

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer to their head offices in Malaysian dollars or sterling at the prevailing rate of exchange in the official market at the time of remittance all surplus earnings whatever the currency in which they were earned.

Article 9

The aeronautical authorities of either 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 the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 10

To ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement or its Annex consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall take place at the request of either Contracting Party.

Article 11

(1) 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.

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

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

(b) 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.

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

(4) 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 (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Article 12

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement or its Annex, it may request consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes, which, in the case of modification of the Agreement, shall state that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been accomplished.

(2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended as to conform with the provisions of such convention.

Article 13

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 months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 14

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 12 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 15

(1) The present Agreement shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall come into force on a date to be laid down in an exchange of diplomatic notes, which shall state that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been accomplished.

(2) As regards the Kingdom of the Netherlands, the Agreement shall be applicable only to the Kingdom in Europe.

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

DONE at Kuala Lumpur on 15th December 1966 in duplicate in the English language.

*For the Government of the
Kingdom of the Netherlands:*

(sd.) L. KRUYTBOSCH

*For the Government of
Malaysia:*

(sd.) SARDON JUBIR

Schedule*Section I*

Routes to be operated by the designated Airline or Airlines of the Kingdom of the Netherlands

<i>Points of departure:</i>	<i>Intermediate points (any one or more of the following):</i>	<i>Points in Malaysia:</i>	<i>Points beyond (any one or more of the following):</i>
Points in the Netherlands	Points in Europe, Egypt, the Near and Middle East, Pakistan, Afghanistan, New Delhi, Calcutta, points in Ceylon and Thailand	Kuala Lumpur	Points in Singapore, Indonesia, and the Philippines, Darwin, Sydney, and points in New Zealand

Section II

Routes to be operated by the designated Airline or Airlines of Malaysia

— NIL —

C. VERTALING**Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Maleisië inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Maleisië, partijen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 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 zeven december 1944 te Chicago ter ondertekening werd opgesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag toegelaten bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 toegelaten wijzigingen van de bijlagen of van het Verdrag;
- (b) onder „luchtvaartautoriteiten” wordt, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, verstaan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst en alle personen of instellingen die bevoegd zijn enige functie te vervullen die thans door de Directeur-Generaal voornoemd wordt vervuld; en, wat Maleisië betreft, de Minister van Verkeer en alle personen of instellingen die bevoegd zijn enige functie te vervullen die thans door de Minister voornoemd wordt vervuld of soortgelijke functies;
- (c) onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt een luchtvaartmaatschappij verstaan die de ene Overeenkomstsluitende Partij, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van de onderhavige Overeenkomst, door schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij heeft aangewezen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in deze kennisgeving omschreven routes;
- (d) de uitdrukking „verandering van type” heeft betrekking op een zodanige exploitatie van een luchtdienst door een aangewezen luchtvaartmaatschappij dat de dienst op een gedeelte van de route wordt onderhouden met luchtvaartuigen die in capaciteit verschillen van die welke op een ander gedeelte van de route worden gebruikt;

- (e) onder „grondgebied” in verband met een Staat wordt verstaan het land en de daaraan grenzende territoriale wateren welke onder de soevereiniteit, suzereiniteit, bescherming of het beheer van die Staat staan; en
- (f) 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.

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 daaraan gehechte routetabel (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;
- (c) om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen op de voor die route in het schema genoemde punten voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

(3) Geen van de in lid 2 van dit artikel genoemde voorrechten wordt geacht de luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij 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.

Artikel 3

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling te doen 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 exploitatie-

vergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

(3) De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen eisen dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij aantoonde 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 dit Verdrag 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 welke 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 berust 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.

(6) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de uitoefening van de rechten van een luchtvaartmaatschappij zoals bepaald in lid 2 van artikel 2 van deze Overeenkomst op te schorten of ten aanzien van de uitoefening van deze rechten de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht wanneer die luchtvaartmaatschappij de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die de rechten verleent niet nakomt of anderszins de exploitatie niet uitoefent volgens de door deze Overeenkomst gestelde voorwaarden, mits een zodanig recht slechts wordt uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijke opschorting of het stellen van voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten of voorschriften te voorkomen.

Artikel 4

(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 genomen worden van door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikte luchtvaartuigen en die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van internationale diensten, zijn vrijgesteld van alle nationale rechten en heffingen, daaronder begrepen douanerechten en inspectiekosten die worden geheven op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, zelfs wanneer die voorraden moeten worden gebruikt op de gedeelten van de route die worden afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen. Verlangd kan worden dat de bovenvermelde goederen onder douanetoezicht en -controle blijven.

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

(4) Motorbrandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand die door de ene Overeenkomstsluitende Partij aan boord van een luchtvaartuig worden genomen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en uitsluitend gebruikt worden gedurende vluchten tussen twee punten op het grondgebied van de laatstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, zullen ten aanzien van douanerechten, inspectiekosten en andere dergelijke nationale of plaatselijke rechten en heffingen behandeld worden op een basis die niet minder gunstig is dan die welke op nationale luchtvaartmaatschappijen of de meest begunstigde luchtvaartmaatschappij die dergelijke vluchten uitvoert, van toepassing is.

Artikel 5

(1) De luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen worden onbelemmerd en gelijkelijk in de ge-

legenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

(2) De luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen houden rekening met de belangen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij teneinde 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 zullen voornamelijk ten doel hebben 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, daarbij rekening houdende met de huidige zowel als met de redelijkerwijze in de toekomst te verwachten behoeften. 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 heeft aangewezen, worden getroffen overeenkomstig de algemene beginselen dat er verband moet bestaan tussen de capaciteit en:

- (a) de vervoersbehoeften naar en van de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- (b) 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
- (c) de behoeften van doorgaand luchtvervoer.

Artikel 6

Een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij mag alleen van een toestel van een andere capaciteit gebruik maken van een punt binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij op voorwaarde dat:

- (a) daarvoor gegronde redenen uit economische overwegingen ten aanzien van de exploitatie aanwezig zijn;
- (b) de luchtvaartuigen waarvan op het gedeelte dat op grotere afstand van het eindpunt van de route op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij ligt gebruik gemaakt wordt, van een geringere capaciteit zijn dan de luchtvaartuigen welke gebruikt worden op het dichterbij gelegen gedeelte;

- (c) de luchtvaartuigen met de geringere capaciteit slechts dienst doen in aansluiting op de luchtvaartuigen met de grotere capaciteit en dat de dienstregeling dienovereenkomstig wordt vastgesteld; de eerstgenoemde luchtvaartuigen dienen het wisselpunt aan te doen voor het vervoer van de lading overgeladen uit of bestemd voor overlading in de luchtvaartuigen met grotere capaciteit; de capaciteit van deze luchtvaartuigen dient in de eerste plaats op dit doel te zijn afgestemd;
- (d) er een voldoende volume van doorgaand verkeer is; en
- (e) op alle regelingen die verband houden met een verandering van type, de bepalingen van artikel 5 van deze Overeenkomst van toepassing zijn.

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, evenals de tarieven van agentencommissies die daarop worden verleend, 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 11 van deze Overeenkomst.

(5) Geen tarief zal van kracht worden indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen daarmede niet tevreden zijn, behoudens op grond van de bepalingen van lid 3 van artikel 11 van deze Overeenkomst.

(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

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen het recht aan hun hoofdkantoren tegen de op de dag van de remise geldende officiële wisselkoers Maleisische dollars of ponden sterling over te maken tot het bedrag van de netto inkomsten in welke valuta deze ook verdiend mogen zijn.

Artikel 9

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 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 de overeengekomen diensten ter beschikking wordt gesteld. Dergelijke opgaven dienen alle gegevens te bevatten die nodig zijn ter bepaling van de omvang van het vervoer van die luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten.

Artikel 10

Ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren ten aanzien van alles wat op de uitvoering van deze Overeenkomst en de daarbij behorende bijlage betrekking heeft, wordt op verzoek van elk der Overeenkomstsluitende Partijen overleg gepleegd tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 11

(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,

- (a) kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een onderling overeengekomen scheidsgerecht of aan een andere persoon of instantie; of
 - (b) indien daaromtrent geen overeenstemming wordt bereikt, of, indien wordt overeengekomen het geschil aan een scheidsgerecht voor te leggen, doch geen overeenstemming kan worden bereikt omtrent de samenstelling daarvan, kan elk der Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan iedere daartoe bevoegde rechtbank die in de toekomst binnen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie kan worden ingesteld, of, bij gebreke aan een zodanige rechtbank, aan de Raad van die Organisatie.
- (3) De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich, zich te houden aan iedere ingevolge lid 2 van dit artikel gegeven beslissing.
- (4) Indien en zolang een der Overeenkomstsluitende Partijen of een door een van deze partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij geen gevolg mocht geven aan een ingevolge lid 2 van dit artikel gegeven beslissing, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij alle rechten of voorrechten die zij krachtens deze Overeenkomst verleend heeft aan de in gebreke blijvende Overeenkomstsluitende Partij of aan de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, of aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij die in gebreke is gebleven, beperken, onthouden of intrekken.

Artikel 12

(1) Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht de voorwaarden van deze Overeenkomst of van de bijlage te wijzigen, kan zij om overleg verzoeken tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen omtrent de voorgestelde wijziging. Dit overleg vangt aan binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van de datum van het verzoek af. Eventuele wijzigingen die aldus worden overeengekomen worden van kracht wanneer zij zijn bevestigd door een diplomatieke notawisseling, waarin, indien de Overeenkomst wordt gewijzigd, wordt vermeld, dat is voldaan aan de formaliteiten die door de nationale wetgeving van elke Overeenkomstsluitende Partij worden vereist.

(2) Indien een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag zou worden gesloten, dat beide Overeenkomstsluitende Partijen zou binden, wordt deze Overeenkomst zodanig gewijzigd dat zij aansluit aan de bepalingen van dat verdrag.

Artikel 13

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 Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 14

Deze Overeenkomst en een eventuele notawisseling overeenkomstig de bepalingen van artikel 12 zullen door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden geregistreerd.

Artikel 15

(1) Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast van de datum van haar ondertekening af en treedt in werking op een datum die wordt vastgesteld in een diplomatieke notawisseling waarin wordt medegedeeld dat aan de krachtens de nationale wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen vereiste formaliteiten is voldaan.

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

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

GEDAAN te Koeala Loempoer, 15 december 1966, in tweevoud in de Engelse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

(w.g.) L. KRUYTBOSCH

Voor de Regering van Maleisië:

(w.g.) SARDON JUBIR

Routetabel*Deel I*

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of
luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk der Nederlanden

<i>Punten van vertrek:</i>	<i>Tussenliggende punten (een of meer van de volgende):</i>	<i>Punten in Maleisië:</i>	<i>Verderliggende punten (een of meer van de volgende):</i>
Punten in Nederland	Punten in Europa, Egypte, het Nabije- en Midden-Oosten, Pakistan, Afghanistan, New Delhi, Calcutta, punten op Ceylon en in Thailand	Koeala Loempoer	Punten in Singapore, Indonesië en op de Philippijnen, in Darwin, Sydney, en punten in Nieuw-Zeeland

Deel II

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of
luchtvaartmaatschappijen van Maleisië

— GEEN —

D. GOEDKEURING

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst worden ingevolge artikel 15, eerste lid, voorlopig toegepast van 15 december 1966 af. Zij zullen ingevolge hetzelfde lid van hetzelfde artikel in werking treden op een datum, vast te stellen bij diplomatieke notawisseling waarin wordt verklaard dat aan de krachtens de nationale wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen vereiste formaliteiten is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 15, lid 2, alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengestelde Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, waarnaar in de preambule en elders in de Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1962, 149. Voor de wijzigingen van het Verdrag, waarnaar in artikel 1, lid (a), van de Overeenkomst wordt verwezen, zie *Trb.* 1963, 31, rubriek J. Bij dit Verdrag is opgericht de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, waarnaar in artikel 11 e.v. van de Overeenkomst wordt verwezen.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (International Air Transport Association), welke wordt genoemd in artikel 7, lid 2, van de Overeenkomst, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

De onderhavige Overeenkomst zal in de plaats treden van de op 7 april 1964 te Koeala Loempoer ondertekende Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Malaysia inzake luchtdiensten. Van deze Overeenkomst, welke op 27 mei 1966 door Maleisië is opgezegd met ingang van 28 mei 1967, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1964, 72. Zie ook *Trb.* 1965, 12.

Uitgegeven de tweeëntwintigste februari 1967.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. LUNS.