

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1971 Nr. 110

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het
Koninkrijk Thailand inzake luchtdiensten tussen en via hun
onderscheiden grondgebieden;
Bangkok, 29 april 1971*

B. TEKST

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Kingdom of Thailand for air services between and beyond their respective territories

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Kingdom of Thailand,

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 their respective territories,

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 Articles 90 or 94 thereof;

- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of Communications and any person or body authorised to perform any functions on civil aviation exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport and Waterways and any person or body authorised to perform any functions on civil aviation exercised by the said Minister or similar function;
- (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 route 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, protection or trusteeship 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 "Schedule" means the Route Schedule to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement.

(2) The Schedule forms an integral part of the present Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Schedule 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 route specified in the Schedule (hereinafter called "the agreed services" and "the specified route").

(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/or mail coming from or destined for other points so specified.

(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 and/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 route.

(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 8 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

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the route and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation.

Article 5

(1) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges:

- (a) in the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption; and
- (b) in the case of fuel and lubricating oils not included under (a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, 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 air services.

(2) The treatment specified in paragraph (1) of this Article 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 6

(1) The designated airline of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic

embarked in the territory of one Contracting Party and disembarked in the territory of the other Contracting Party or vice versa and shall regard as being of supplementary character traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points en route. The designated airline of each Contracting Party in providing capacity for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points on the specified route or vice versa shall take into consideration the primary interest of the designated airline of the other Contracting Party in such traffic so as not to affect unduly that interest of the latter airline.

(2) The agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified route, and each shall have as its primary objective the provision of capacity adequate to meet the demands to carry passengers, cargo and mail embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

(3) Provision for the carriage of passengers, cargo and mail embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points in third countries on the specified route or vice versa shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- (a) the requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) the requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of other air services established by airlines of the States situated in the area; and
- (c) the requirements of economical through airline operation.

(4) The capacity, namely frequency and type of aircraft, to be provided at the outset as well as the question of traffic rights shall be agreed between both Contracting Parties before the agreed services are inaugurated. Thereafter, the capacity to be provided and the question of traffic rights shall be discussed from time to time between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and any changes or modifications agreed upon shall be confirmed by an Exchange of Notes.

(5) As long in advance as practicable, but not less than thirty days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within thirty days after receipt of a request from the aeronautical authorities the designated airline of one Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information regarding the nature of service, time-tables,

types of aircraft including the capacity provided on the specified route and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

Article 7

There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on their respective routes.

The designated airlines of the two Contracting Parties shall enjoy the same facilities existing under the currency regulations of each Contracting Party in selling air transportation. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. Such transfer shall be at the official rate of exchange, where such a rate exists or otherwise at a rate equivalent to that at which the receipts were earned.

The designated airline of each Contracting Party shall have the rights to establish and operate branch offices with staff of its own as well as to appoint any general sales agent and ground handling agent in the territory of the other Contracting Party.

In the event that laws or regulations issued by one Contracting Party prevent the designated airlines of the other Contracting Party from enjoying any of the rights as stated above, the designated airlines of the first Contracting Party shall in reciprocity not enjoy such rights.

Article 8

(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, and such agreement shall, where possible, be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedure 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 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) 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 9

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 the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline on the agreed services.

Article 10

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 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, 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 the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of thirty

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 International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. Where the President possesses the nationality of one of the two Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office shall make the necessary appointments. 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.

(4) If and so long as either Contracting Party or the 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 in default as the case may be.

Article 12

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement it shall request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be conducted between the aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty days as from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(2) The present Agreement shall be amended so as to conform with any general multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

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 acknowledgment 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 Organization.

Article 14

The present Agreement and any exchange of diplomatic notes relative thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 15

The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in compliance with its constitutional procedure and shall enter into force on the day of the exchange of diplomatic notes confirming such approval.

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

DONE at Bangkok on this 29th day of April B.E. 2514
in two originals. (1971)

For the Government of the Kingdom of the Netherlands.

(sd.) W. THORN LEESON

Wadim Thorn Leeson

Ambassador of the Netherlands.

For the Government of the Kingdom of Thailand.

(sd.) S. KITTIKACHORN

Pol. Maj. Gen. Sanga Kittikachorn

Deputy Minister of Foreign Affairs.

Schedule

Section 1

Route to be operated in both directions by the airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:—

Amsterdam – Frankfurt – Munich – Zurich – Rome – Athens –
Cairo – Beirut – Kuwait – Teheran – Abadan – Karachi – New Delhi
– Calcutta – Bangkok – Manila – Tokyo.

The designated airline or airlines of the Kingdom of the Netherlands may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at Amsterdam.

Section 2

Route to be operated in both directions by the airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of Thailand:—

Bangkok – New Delhi – Karachi – Kabul – Tashkent – Moscow –
Teheran – Cairo – Beirut – Istanbul – Athens – Rome – Zurich –
Frankfurt – Amsterdam – London – New York.

The designated airline or airlines of the Kingdom of Thailand may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at Bangkok.

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

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van het Koninkrijk Thailand,

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld, en

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

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

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

- (a) „het Verdrag”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag aangenomen bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 of 94 van dat Verdrag aangenomen wijzigingen van de bijlagen of van het Verdrag;
- (b) „luchtvaartautoriteiten”: wat het Koninkrijk Thailand betreft, de Minister van Verbindingen, en alle personen of instellingen, gemachtigd functies te vervullen inzake de burgerluchtvaart die worden uitgeoefend door de genoemde Minister, of soortgelijke functies, en wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft de Minister van Verkeer en Waterstaat en alle personen of instellingen, gemachtigd functies te vervullen inzake de burgerluchtvaart die worden uitgeoefend door de genoemde Minister of soortgelijke functies;
- (c) „aangewezen luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die door een Overeenkomstsluitende Partij, door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van deze Overeenkomst is aangewezen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in een zodanige kennisgeving nader omschreven route;

- (d) „grondgebied” in verband met een Staat: het land en de daaraan grenzende territoriale wateren, die onder de soevereiniteit, de bescherming of het beheer van die Staat staan;
 - (e) „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landingen anders dan voor verkeersdoeleinden”: dezelfde betekenis als daaraan in artikel 96 van het Verdrag wordt toegekend; en
 - (f) „Tabel”: de Routetabel bij deze Overeenkomst of bij de Overeenkomst zoals deze gewijzigd is overeenkomstig het bepaalde in artikel 12 van deze Overeenkomst.
- (2) De Tabel vormt een integrerend onderdeel van deze Overeenkomst en alle verwijzingen naar de Overeenkomst houden mede verwijzing in naar de Tabel, tenzij anders is bepaald.

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 route omschreven in de Tabel (hierna te noemen „overeengekomen diensten” en „de omschreven route”).

(2) Met inachtneming van het in deze Overeenkomst bepaalde hebben de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten:

- (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 het bedoelde grondgebied te landen op de punten, voor die route aangegeven in de Tabel, behorende bij deze Overeenkomst, voor het in internationaal verkeer opnemen en afzetten van passagiers, vracht en/of post, afkomstig van of bestemd voor andere aldus omschreven punten.

(3) Geen der in het tweede lid van dit artikel vervatte bepalingen wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht en/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 is gerechtigd aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling te doen van de

aanwijzing van één of meer luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven route.

(2) Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en het vierde lid van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning 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 aantoont dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld door de wetten en voorschriften welke door hen gewoonlijk en op redelijke wijze ten aanzien van de exploitatie van internationale commerciële luchtdiensten en overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag worden toegepast.

(4) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht geen genoegen te nemen met de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij en de in het tweede lid van artikel 2 van deze Overeenkomst genoemde voorrechten aan een luchtvaartmaatschappij te onthouden of te ontnemen of zodanige voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van deze rechten door een luchtvaartmaatschappij in elk geval waar niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de andere Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij onderdanen van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij hebben aangewezen.

(5) Nadat aan het bepaalde in het eerste en het tweede lid van dit artikel is voldaan, kan een luchtvaartmaatschappij die aldus is aangewezen en waaraan een vergunning is verleend, te allen tijde een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits een dienst niet zal worden geëxploiteerd tenzij een tarief, vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 8 van deze Overeenkomst, ten aanzien van deze dienst van kracht is.

(6) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de uitoefening door een luchtvaartmaatschappij van de in het tweede lid van artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten op te schorten of ten aanzien van de uitoefening van deze rechten door de luchtvaartmaatschappij de voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht in elk geval waarin de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en de voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent na te komen of anderszins in gebreke blijft de dienst te exploiteren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden; tenzij onmiddellijke opschorting

of het stellen van voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten en voorschriften te voorkomen, wordt dit recht slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 4

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die afgegeven of geldig verklaard zijn door een Overeenkomstsluitende Partij en nog van kracht zijn, worden als geldig erkend door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de exploitatie van de route en de diensten bedoeld in deze Overeenkomst, mits de vereisten waaraan voldaan moest worden eer deze bewijzen of vergunningen werden afgegeven of geldig verklaard, gelijk zijn aan of liggen boven de minimumeisen die gesteld kunnen worden ingevolge het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

Artikel 5

(1) Aan motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand voor luchtvaartuigen, die zijn binnengebracht op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, of op dat grondgebied aan boord van het luchtvaartuig zijn genomen, door of ten behoeve van de andere Overeenkomstsluitende Partij of een door haar aangewezen luchtvaartmaatschappij en uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door of in het vliegtuig van die luchtvaartmaatschappij, wordt de volgende behandeling toegestaan door de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij inzake douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke nationale of lokale rechten en lasten:

- (a) ingeval de brandstof en smeeroliën aan boord van het luchtvaartuig blijven op de laatste luchthaven die het aandoet voordat het uit het genoemde grondgebied vertrekt: vrijstelling; en
- (b) ten aanzien van brandstof en smeeroliën niet bedoeld in alinea a) en reservedelen, normale uitrustingsstukken, en proviand voor luchtvaartuigen: een niet minder gunstige behandeling dan aan zodanige voorraden die op het genoemde grondgebied binnengebracht worden, of op dat grondgebied aan boord van een luchtvaartuig worden genomen, en uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door of in het vliegtuig van een nationale luchtvaartmaatschappij van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, of van de meestbegunstigde buitenlandse luchtvaartmaatschappij die deelneemt aan het internationale luchtvervoer.

(2) De behandeling bedoeld in het eerste lid van dit artikel geschiedt in aanvulling op wat elke Overeenkomstsluitende Partij verplicht is toe te staan krachtens artikel 24 van het Verdrag, en laat dit onverlet.

Artikel 6

(1) De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij wordt op billijke wijze en gelijkelijk in de gelegenheid gesteld op de overeengekomen diensten te vervoeren personen en/of goederen, welke aan boord zijn genomen op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij en afgezet op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of vice versa, en beschouwt als vervoer van aanvullende aard personen en/of goederen, welke aan boord zijn genomen of afgezet op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij naar en van punten gelegen op de route. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen houdt, bij het voorzien in capaciteit voor het vervoer van personen en/of goederen, welke aan boord zijn genomen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en afgezet op punten op de omschreven route of vice versa, rekening met het primaire belang bij zodanig vervoer van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zolang het belang van de laatstgenoemde luchtvaartmaatschappij niet op onredelijke wijze wordt aangetast.

(2) De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen dienen nauwkeurig te zijn afgestemd op de behoeften van het publiek inzake vervoer op een omschreven route en elke maatschappij heeft als eerste doel de verschaffing van capaciteit die voldoet aan de behoeften inzake het vervoer van passagiers, vracht en post, aan boord genomen of afgezet op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

(3) Voorzieningen voor het vervoer van passagiers, vracht en post, aan boord genomen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en afgezet op punten in derde landen op de aangewezen route of vice versa, worden getroffen overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

- (a) het aantal passagiers en/of de hoeveelheid vracht en post opgenomen of afgezet op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- (b) de eisen inzake het vervoer die het gebied stelt, dat door de luchtvaartmaatschappij wordt aangedaan, nadat rekening is gehouden met andere luchtdiensten die zijn ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van Staten die in dit gebied gelegen zijn; en
- (c) de eisen welke de economische exploitatie van het doorgaande luchtvervoer stelt.

(4) Ten aanzien van de capaciteit, te weten de frequentie en het type luchtvaartuig, die in het begin wordt verschaft alsmede het vraagstuk der rechten op vervoer dient overeenstemming te worden bereikt tussen beide Overeenkomstsluitende Partijen voordat met de uitvoering van de overeengekomen diensten een begin wordt gemaakt. Daarna zullen de te verschaffen capaciteit en de rechten op vervoer van tijd tot tijd onderwerpen van gesprek zijn tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen en elke verandering of wijziging waarover men het eens is geworden, wordt door middel van een notawisseling bevestigd.

(5) Zolang tevoren als doenlijk is, maar niet minder dan dertig dagen voor de invoering van een overeengekomen dienst of een wijziging daarvan, of binnen dertig dagen na ontvangst van een verzoek van de luchtvaartautoriteiten dient de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij inlichtingen te verschaffen inzake de aard van de dienst, dienstregelingen, de typen luchtvaartuigen, alsmede omtrent de capaciteit die op de omschreven route wordt verschaft en elke andere inlichting die nodig kan zijn om de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij te overtuigen dat de vereisten van deze Overeenkomst getrouwelijk in acht zijn genomen.

Artikel 7

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke wijze gelijkelijk in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op hun onderscheiden routes te exploiteren. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen genieten dezelfde faciliteiten krachtens de bestaande regelingen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen ter zake van het verkopen van luchtvervoer. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven geboekt door deze luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij in verband met het vervoer van passagiers, post en vracht. Een zodanige overmaking zal geschieden tegen de officiële wisselkoers indien een dergelijke koers bestaat of anders tegen een koers die gelijk is aan die waartegen de ontvangsten werden geboekt.

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht bijkantoren te vestigen en te exploiteren met een eigen staf alsmede een algemene verkoopagent en een agent voor de gronddiensten aan te stellen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Ingeval wetten of voorschriften uitgevaardigd door een Overeenkomstsluitende Partij de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij verhinderen een van bovengenoemde rechten te genieten, zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij evenmin dergelijke rechten genieten.

Artikel 8

(1) De tarieven voor een overeengekomen dienst moeten worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening dient te worden gehouden met alle in aanmerking komende factoren waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerken van de dienst (zoals de snelheidsnormen en de accommodatie) en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen op een deel van de omschreven route. Deze tarieven zullen worden vastgesteld overeenkomstig de volgende bepalingen van dit artikel.

(2) De in het eerste lid van dit artikel vermelde tarieven, evenals de van toepassing zijnde tarieven van de agentenprovisie die ten aanzien daarvan gebruikelijk zijn, dienen, indien mogelijk, te worden vastgesteld in onderlinge overeenstemming tussen de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van elk van de omschreven routes en bij deze overeenstemming dient, zo mogelijk, te worden uitgegaan van besluiten, die van toepassing zijn krachtens de procedure van de vervoersconferentie van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”). De aldus vastgestelde tarieven dienen de goedkeuring te verwerven van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

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

(4) Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een hun volgens het tweede lid van dit artikel voorgelegd tarief of omtrent de vaststelling van een tarief volgens het derde lid, wordt het geschil beslecht overeenkomstig de bepalingen van artikel 11 van deze Overeenkomst.

(5) Geen tarief wordt van kracht indien het door de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen niet bevredigend wordt geacht, zulks onverminderd het bepaalde in het derde lid van artikel 11 van deze Overeenkomst.

(6) De overeenkomstig het in dit artikel bepaalde, vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

Artikel 9

De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verschaffen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een daartoe strekkend verzoek periodieke of andere statistische gegevens welke redelijkerwijze kunnen worden verlangd om te kunnen beoordelen of eventueel veranderingen dienen te worden aangebracht in de capaciteit door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij verschaft op de overeengekomen diensten. Deze gegevens dienen alle inlichtingen te bevatten die nodig zijn voor het bepalen van het aantal passagiers en de hoeveelheid post en vracht, die door die luchtvaartmaatschappij op de overeengekomen diensten zijn vervoerd.

Artikel 10

De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen geregeld en veelvuldig onderling overleg, ter verzekering van een nauwe samenwerking inzake alles wat de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst betreft.

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 dit geschil onderling te regelen.

(2) Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij het geschil ter beslissing voorleggen aan een persoon of instantie, of kan het geschil op verzoek van een der Partijen ter beslissing voorgelegd worden aan een scheidsgerecht van drie scheidslieden, van wie 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, langs diplomatieke weg, een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil aan een zodanig scheidsgerecht wordt verzocht, een scheidsman en de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van dertig dagen benoemd. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman 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 Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsman of eventueel scheidslieden te benoemen. Indien de President de nationaliteit van een der beide

Overeenkomstsluitende Partijen bezit of anderszins verhinderd is zijn functie uit te oefenen verricht zijn plaatsvervanger de noodzakelijke benoemingen. De derde scheidsman dient een onderdaan te zijn van een derde Staat en hij dient op te treden als President van het arbitrale lichaam.

(3) De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe om zich te houden aan iedere ingevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing.

(4) Indien en voor zolang een der Overeenkomstsluitende Partijen of de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat te voldoen aan de beslissing genomen krachtens het tweede lid van dit artikel, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij rechten of voorrechten, verleend krachtens deze Overeenkomst aan de Overeenkomstsluitende Partij die in gebreke blijft of aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij die in gebreke blijft, beperken, onthouden of intrekken.

Artikel 12

(1) Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht een bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, verzoekt zij om overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Zodanig overleg, dat kan worden gevoerd tussen de luchtvaartautoriteiten, dient een aanvang te nemen binnen een periode van zestig dagen te rekenen van de datum van het verzoek. Wijzigingen die op deze wijze zijn overeengekomen worden van kracht nadat zij door een diplomatieke notawisseling bevestigd zijn.

(2) Deze Overeenkomst wordt zo nodig zodanig gewijzigd dat zij aansluit bij algemene multilaterale verdragen die beide Overeenkomstsluitende Partijen in de toekomst zouden kunnen binden.

Artikel 13

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere mededeling doen dat zij deze Overeenkomst wenst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een zodanige mededeling wordt gedaan, loopt deze Overeenkomst af 12 maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling inzake beëindiging in onderling overleg voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen 14 dagen na ontvangst van de mededeling door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 14

Deze Overeenkomst en elke hierop betrekking hebbende diplomatieke notawisseling wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 15

Deze Overeenkomst dient door elke Overeenkomstsluitende Partij te worden goedgekeurd overeenkomstig haar grondwettelijke procedure en treedt in werking op de dag van de uitwisseling van de diplomatieke nota's die deze goedkeuring bevestigen.

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

GEDAAN te Bangkok, op de 29ste april 1971, in tweevoud.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

(w.g.) W. THORN LEESON

Wadim Thorn Leeson

Ambassadeur van het Koninkrijk der Nederlanden

Voor de Regering van het Koninkrijk Thailand:

(w.g.) S. KITTIKACHORN

Gen. Maj. der Pol. Sanga Kittikachorn

Minister van Buitenlandse Zaken, a.i.

Tabel

Afdeling 1

De in beide richtingen door de luchtvaartmaatschappij of de luchtvaartmaatschappijen, die door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden is/zijn aangewezen, te exploiteren route:

Amsterdam – Frankfort – München – Zürich – Rome – Athene – Kairo – Beiroet – Koeweit – Teheran – Abadan – Karatsji – New Delhi – Calcutta – Bangkok – Manilla – Tokio.

De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk der Nederlanden kan/kunnen op één of alle vluchten nalaten een van de bovengenoemde punten aan te doen, mits de overeengekomen diensten op deze route te Amsterdam beginnen.

Afdeling 2

De in beide richtingen door de luchtvaartmaatschappij of de luchtvaartmaatschappijen, die door de Regering van het Koninkrijk Thailand is/zijn aangewezen, te exploiteren route:

Bangkok – New Delhi – Karatsji – Kaboel – Tasjkent – Moskou – Teheran – Kairo – Beiroet – Istanboel – Athene – Rome – Zürich – Frankfort – Amsterdam – Londen – New York.

De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk Thailand kan/kunnen op één of alle vluchten nalaten een van de bovengenoemde punten aan te doen, mits de overeengekomen diensten op deze route te Bangkok beginnen.

D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 62, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zijn op 29 april 1971 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, geldt de Overeenkomst ingevolge artikel 1, letter d, voor het gehele Koninkrijk.

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 en waarbij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) werd opgericht, naar welke Organisatie onder meer in artikel 11 van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de Engelse tekst geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 201.

Het Verdrag is gewijzigd bij:

– het op 27 mei 1947 te Montreal tot stand gekomen Protocol tot invoeging van artikel 93*bis* in het Verdrag, waarvan de Engelse tekst en de vertaling in het Nederlands zijn geplaatst in *Trb.* 1954, 47; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 203;

– het op 14 juni 1954 te Montreal tot stand gekomen Protocol tot wijziging van de artikelen 48(a), 49(e) en 61 van het Verdrag, waarvan de Engelse tekst en de vertaling in het Nederlands zijn geplaatst in *Trb.* 1954, 182; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 204;

– het op 14 juni 1954 te Montreal tot stand gekomen Protocol tot wijziging van artikel 45 van het Verdrag, waarvan de Engelse tekst

en de vertaling in het Nederlands zijn geplaatst in *Trb.* 1954, 181; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 205;

– het op 21 juni 1961 te Montreal tot stand gekomen Protocol tot wijziging van artikel 50(a) van het Verdrag, waarvan de Engelse tekst en de vertaling in het Nederlands zijn geplaatst in *Trb.* 1961, 110; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 206;

– het op 15 september 1962 te Rome tot stand gekomen Protocol tot wijziging van artikel 48(a) van het Verdrag, waarvan de Engelse tekst is geplaatst in *Trb.* 1963, 31; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1967, 207.

Op 24 september 1968 is te Buenos Aires tot stand gekomen het Protocol betreffende de authentieke tekst in drie talen van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. De Engelse tekst van het Protocol is afgedrukt in *Trb.* 1970, 60.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA), naar welke vereniging in artikel 8 van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

De onderhavige Overeenkomst vervangt de op 18 juli 1947 te Bangkok tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Thailand betreffende luchtdiensten tussen hun onderscheidene grondgebieden. De tekst van die Overeenkomst is geplaatst in *Stb.* I 239 en de vertaling in *Trb.* 1951, 52. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1971, 111.

Uitgegeven de zeventiende juni 1971.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.