

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1974 Nr. 24

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Volksrepubliek Bangladesh betreffende luchtdiensten
(met bijlage);
Dacca, 3 november 1973*

B. TEKST

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and
the People's Republic of Bangladesh relating to air services**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the People's Republic of Bangladesh, hereinafter referred to as the Contracting Parties, desiring to stimulate and promote civil air transport between and beyond their respective territories, hereby conclude the following Agreement:

Article 1

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

- (a) the term "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 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the People's Republic of Bangladesh, 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 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 authority;
- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement,
 - (d) 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
 - (e) the term “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 scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto, drawn up in application of the present Agreement. Such services and routes are hereafter referred to as “agreed services” and “specified routes” respectively.

2. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (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;
- (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 international traffic in passengers, cargo and mail.

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 hire or reward 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 airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

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

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the 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 to the operation of international air services by such Authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement is in force in respect of that service.

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 the 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 the agreed services by the designated airline 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 charges 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 the 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 the agreed services shall be exempt from all duties, taxes and similar charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision and 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 and control up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 6

Passengers, baggage and cargo in transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the customs, immigration and quarantine area of the airport shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

Article 7

1. In the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

2. The tariffs to be charged by any airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit,

difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines.

3. The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties. Such agreement shall, if possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties as soon as possible before the proposed date of their introduction. This approval may be given expressly. If neither of the Aeronautical Authorities have expressed disapproval within forty-five days from the date of receipt of the said tariffs, these shall be considered as approved.

5. In the event that tariffs are not agreed in accordance with paragraph 3 of this Article or that the Aeronautical Authorities of either Contracting Party disapprove of the tariffs so agreed, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariffs by mutual agreement. Should the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties fail to reach such agreement, the dispute shall be dealt with in accordance with Article 13 of this Agreement. Pending the settlement of the dispute, the tariffs already established, shall continue to be charged by the airlines concerned, unless otherwise agreed by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

6. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired, unless renewed by the Aeronautical Authorities concerned.

Article 8

1. The Contracting Parties shall provide fair and equal opportunity for the airlines designated by both Parties to operate the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides 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 meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the country of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail taken on in the territory of the other Contracting Party and put down at the points on the specified routes in the territories of third countries and vice versa shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (b) 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
- (c) the requirements of through airline operation.

Article 9

1. Each Contracting Party shall cause its designated airline to supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, but not less than 30 days prior to the inauguration of the agreed services, information regarding the type of service, the type and configuration of aircraft to be used and the flight schedules. Upon request of the Aeronautical Authorities of either Contracting Party the designated airline of the other Contracting Party shall also supply all other relevant information as may be reasonably requested concerning the operation of the agreed services and such other information as may be reasonably required to satisfy the said Aeronautical Authorities that the requirements of the present Agreement are being duly observed. The requirements of this paragraph shall likewise apply to any change concerning the agreed services.

2. If requested, the Aeronautical Authorities of one Contracting Party shall furnish to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried by the designated airline of the first Contracting Party on its agreed services to and from the territory of the other Contracting Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic.

Article 10

The designated airlines of the two Contracting Parties may enter into such agreements between themselves on commercial, operational and technical matters as may be required by them.

Article 11

In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex hereto.

Article 12

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present Agreement and/or its Annex, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between the respective 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 modifications of the present Agreement decided upon during the consultations 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 the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with.

3. The respective Aeronautical Authorities are entitled to agree in writing to any modifications of the Annex to the present Agreement. Such modifications shall take effect on a date to be determined by an exchange of diplomatic notes.

Article 13

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.

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 (60) 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 (60) 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 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.

4. During pendency of the dispute the Contracting Parties shall continue to comply with the provisions of this Agreement.

Article 14

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case the 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 of the notice 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 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 constitutional requirements, if any, of each Contracting Party have been complied with.

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

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

DONE at Dacca, on the 3rd of November 1973 in duplicate in the English language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands,

(sd.) C. J. SCHNEIDER

C. J. Schneider,
Chargé d'Affaires a.i.

For the Government of the People's Republic of Bangladesh,

(sd.) S. Z. KHAN

Sultan-uz Zaman Khan, Secretary,
Ministry of Shipping, Inland Water Transport and Aviation.

ANNEX

I. Routes to be operated in either or both directions by the airline designated by the Government of the People's Republic of Bangladesh:

Point in the People's Republic of Bangladesh	Intermediate points	Point in the Kingdom of the Netherlands	Points Beyond
A point in Bangladesh	A point in India and a point in Saudi Arabia and a point in Iran or Iraq or Syria or Lebanon or Egypt and a point in Greece or Italy or Switzerland or the U.S.S.R. and a point in the German Democratic Republic or the Federal Republic of Germany or Czechoslovakia	Amsterdam	A point in the United Kingdom and two points in North America

II. Routes to be operated in either or both directions by the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:

Point in the Kingdom of the Netherlands	Intermediate points	Point in the People's Republic of Bangladesh	Points Beyond
A point in the Netherlands	A point in the Federal Republic of Germany or Switzerland or Austria or Italy and a point in Yugoslavia or Greece or Turkey and a point in Cyprus or Lebanon or Jordan or Egypt or Syria or Iraq or Iran and a point in Saudi Arabia and a point in Afghanistan	Dacca	A point in North or South Vietnam, Hongkong, Manila, points in Japan, a point in Korea, Kualalumpur, Brunei, points in Indonesia, points in Australia, a point in New Zealand

III. Points on the specified routes may, at the option of each of the designated airlines, be omitted on any or all flights.

IV. The types and configurations of aircraft to be operated on the specified routes shall be at the option of each of the designated airlines.

C. VERTALING**Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Volksrepubliek Bangladesh betreffende luchtdiensten**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Volksrepubliek Bangladesh, hierna te noemen de Overeenkomstsluitende Partijen, geleid door de wens het burgerluchtvervoer tussen en via hun onderscheiden grondgebieden te stimuleren en te bevorderen, sluiten hierbij de volgende Overeenkomst:

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 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld, 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, voor zover deze bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn aangenomen;
- (b) onder „luchtvaartautoriteiten” wordt, wat de Volksrepubliek Bangladesh betreft, verstaan de Directeur-Generaal van de Burgerluchtvaart en elke persoon of instelling die bevoegd is enige functie te vervullen die thans door voornoemde Directeur-Generaal wordt vervuld, en wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Directeur-Generaal van de Burgerluchtvaart en elke persoon of instelling die bevoegd is enige functie te vervullen die thans door voornoemde autoriteit wordt vervuld;
- (c) onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan een luchtvaartmaatschappij aangewezen en gemachtigd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van deze Overeenkomst;
- (d) onder „grondgebied” in verband met een Staat wordt verstaan het land en de daaraan grenzende territoriale wateren die onder de soevereiniteit, suzereiniteit, bescherming of onder het beheer van die Staat staan; en
- (e) de benamingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben de betekenis die onderscheidenlijk daaraan wordt toegekend in artikel 96 van het Verdrag.

Artikel 2

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten voor het instellen van geregelde internationale luchtdiensten op de routes omschreven in de bijlage hierbij, opgesteld in toepassing van deze Overeenkomst. Deze diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes” genoemd.

2. De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben 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 dat grondgebied te landen op de punten voor die route aangegeven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer.

3. Geen van de in het tweede lid van dit artikel genoemde rechten 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.

Artikel 3

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling te doen van de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van een dergelijke aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen eisen, dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij hun aantoon dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld bij de wetten en de voorschriften die door deze autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijs ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten en overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag worden toegepast.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunning als bedoeld in het tweede lid van dit artikel te weigeren of aan de uitoefening van de in artikel 2 genoemde rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij zodanige voorwaarden te verbinden als door haar noodzakelijk wordt geacht, in alle gevallen waarin niet ten genoegen van de genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen.

5. Indien een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en haar een machtiging is verleend, kan zij op ieder tijdstip een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits een overeenkomstig het bepaalde in artikel 7 van deze Overeenkomst vastgesteld tarief voor deze dienst van kracht is.

Artikel 4

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning te herroepen of de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten 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 alle gevallen waarin niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk 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 die deze 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. Dit recht wordt slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijk herroeping, opschorting of het stellen van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde 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 luchtvaartmaatschappij op overeengekomen diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, en pro-

viand (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 of heffingen, op 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, ingevoerd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of aan boord genomen van de luchtvaartuigen van die aangewezen luchtvaartmaatschappij en uitsluitend bestemd voor gebruik bij de exploitatie van overeengekomen diensten zijn vrijgesteld van alle rechten, belastingen en soortgelijke heffingen, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten, geheven op het grondgebied van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij. Bovenbedoelde goederen kunnen op verzoek onder toezicht of controle van de douane worden gehouden.

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

Artikel 6

Passagiers, bagage en vracht, in rechtstreekse doortocht via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, die het douane-, immigratie- en quarantainegebied van het vliegveld niet verlaten, zijn slechts onderworpen aan een sterk vereenvoudigde controle. Bagage en vracht in rechtstreekse doortocht zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel 7

1. In de volgende leden wordt onder „tarief” verstaan de prijzen te betalen voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waarop deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor bemiddeling en andere bijkomende diensten, doch niet betalingen of voorwaarden voor het vervoer van post.

2. De tarieven geheven door de luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij voor vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, verschillen in de kenmerken van de dienst (met inbegrip van normen voor snelheid en accommodatie) en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

3. De in het tweede lid van dit artikel bedoelde tarieven dienen, indien mogelijk, tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen te worden overeengekomen. Deze overeenstemming dient, indien mogelijk, te worden bereikt door middel van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging voor de vaststelling van tarieven.

4. De aldus overeengekomen tarieven worden zo tijdig mogelijk voorafgaande aan de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Deze goedkeuring kan uitdrukkelijk worden gegeven. Indien geen der luchtvaartautoriteiten binnen vijftien dagen vanaf de datum van ontvangst van genoemde tarieven blijk heeft gegeven van haar afkeuring, worden deze tarieven als goedgekeurd beschouwd.

5. Ingeval de tarieven niet kunnen worden vastgesteld overeenkomstig het derde lid van dit artikel of de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen de aldus overeengekomen tarieven afkeuren, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg de tarieven vast te stellen. Mochten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen een zodanige overeenstemming niet kunnen bereiken, dan wordt het geschil geregeld overeenkomstig artikel 13 van deze Overeenkomst. Hangende de oplossing van het geschil blijven de betrokken luchtvaartmaatschappijen de reeds vastgestelde tarieven heffen, tenzij anderszins overeengekomen door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

6. Een tarief, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel, blijft van kracht tot een nieuw tarief is vastgesteld. De geldigheidsduur van een tarief wordt echter krachtens dit lid niet verlengd met meer dan twaalf maanden na de datum waarop anders het tarief zou zijn vervallen, tenzij het opnieuw wordt vastgesteld door de betrokken luchtvaartautoriteiten.

Artikel 8

1. De Overeenkomstsluitende Partijen stellen de door beide Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen op billijke wijze en ge-

lijkelijk in de gelegenheid de overeengekomen diensten op de omschreven routes te exploiteren.

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde routes of delen daarvan onderhoudt hierdoor niet op onredelijke wijze worden getroffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst en het land van uiteindelijke bestemming van het vervoer.

4. De verschaffing van vervoer voor passagiers, vracht en post opgenomen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en afgezet op de punten op de omschreven routes op de grondgebieden van derde landen en vice versa geschiedt overeenkomstig de algemene beginselen dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

- (a) de vervoersbehoeften tussen het land van oorsprong en de landen van bestemming;
- (b) de vervoersbehoeften van het gebied waarover de luchtlijn voert, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten die zijn ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die te zamen dit gebied vormen; en
- (c) de eisen welke de exploitatie van lange-afstandsdiensten stelt.

Artikel 9

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij draagt er zorg voor dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij zo vroeg mogelijk, doch niet minder dan 30 dagen voor de aanvang van de overeengekomen diensten, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij gegevens verstrekke betreffende de aard van de dienst, het type en de configuratie van het te gebruiken vliegtuig en de dienstregelingen. Op verzoek van de luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen verschaft de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij tevens alle andere van belang zijnde gegevens, die

redelijkerwijze kunnen worden gevraagd betreffende de exploitatie van de overeengekomen diensten en zodanige andere gegevens, die redelijkerwijze kunnen worden verlangd, ten einde ten genoegen van de genoemde luchtvaartautoriteiten aan te tonen dat de vereisten van deze Overeenkomst naar behoren worden nageleefd. De vereisten van dit lid zijn eveneens van toepassing op elke verandering betreffende de overeengekomen diensten.

2. Indien daarom wordt verzocht, verschaffen de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij statistische gegevens betreffende het door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij verrichte vervoer op haar overeengekomen diensten naar en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met vermelding van de punten van opneming en afzetting van zodanig vervoer.

Artikel 10

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen onderling de door hen verlangde overeenkomsten sluiten inzake commerciële, technische en met de exploitatie verband houdende aangelegenheden.

Artikel 11

In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar van tijd tot tijd ten einde de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de bijlage te verzekeren.

Artikel 12

1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst en/of de bijlage daarbij te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat kan plaatshebben tussen de luchtvaartautoriteiten, kan zowel mondeling als schriftelijk geschieden, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek.

2. Wijzigingen van deze Overeenkomst waartoe wordt besloten tijdens het in het eerste lid van dit artikel bedoelde overleg, worden schriftelijk tussen de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen en treden in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkander schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste procedures is voldaan.

3. De onderscheiden luchtvaartautoriteiten zijn gerechtigd schriftelijk wijzigingen van de Bijlage bij deze Overeenkomst overeen te komen. Zodanige wijzigingen treden in werking op een bij diplomatieke notawisseling te bepalen datum.

Artikel 13

1. Indien tusschen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit 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 persoon of instantie, of kan het geschil op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee aldus aangewezen scheidsmannen wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop één van de Overeenkomstsluitende Partijen van de andere langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen waarin om scheidsrechterlijke uitspraak van het geschil wordt verzocht, een scheidsman aan, en de derde scheidsman wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) 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 Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen. In dat geval dient de derde scheidsman een onderdaan te zijn van een derde Staat en dient hij op te treden als president van de scheidsrechterlijke instantie.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich iedere ingevolge het tweede lid van dit artikel genomen beslissing na te komen.

4. Hangende het geschil blijven de Overeenkomstsluitende Partijen de bepalingen van deze Overeenkomst naleven.

Artikel 14

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerlucht-

vaartorganisatie. In een dergelijk geval loopt de Overeenkomst af twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling 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 veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 15

1. Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast van de datum van haar ondertekening af en treedt in werking op een datum vast te stellen in een diplomatieke notawisseling, waarin wordt verklaard dat aan de eventuele constitutionele vereisten van elke Overeenkomstsluitende Partij is voldaan.

2. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is de Overeenkomst alleen van toepassing op het Koninkrijk in Europa.

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

GEDAAN te Dacca op 3 november 1973 in tweevoud in de Engelse taal.

*Voor de Regering van het
Koninkrijk der Nederlanden*
(w.g.) C. J. SCHNEIDER
C. J. Schneider,
Tijdelijk Zaakgelastigde

*Voor de Regering van de
Volksrepubliek Bangladesh*
(w.g.) S. Z. KHAN
Sultan-uz Zaman Khan,
Secretaris,
Minister van Scheepvaart,
Binnenwatervervoer en
Luchtvaart.

BIJLAGE

I. Routes te exploiteren in een of in beide richtingen door de luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Regering van de Volksrepubliek Bangladesh:

Punt in de Volksrepubliek Bangladesh	Tussenliggende punten	Punt in het Koninkrijk der Nederlanden	Verder gelegen punten
Een punt in Bangladesh	Een punt in India en een punt in Saoedi-Arabië en een punt in Iran of Irak of Syrië of Libanon of Egypte en een punt in Griekenland of Italië of Zwitserland of de U.S.S.R. en een punt in de Duitse Democratische Republiek of de Bondsrepubliek Duitsland of Tsjechoslowakije	Amsterdam	Een punt in het Verenigd Koninkrijk en twee punten in Noord-Amerika

II. Routes te exploiteren in een of beide richtingen door de luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

Punt in het Koninkrijk der Nederlanden	Tussenliggende punten	Punten in de Volksrepubliek Bangladesh	Verder gelegen punten
Een punt in Nederland	Een punt in de Bondsrepubliek Duitsland of Zwitserland of Oostenrijk of Italië en een punt in Joegoslavië of Griekenland of Turkije en een punt in Cyprus of Libanon of Jordanië of Egypte of Syrië of Irak of Iran en een punt in Saoedi-Arabië en een punt in Afghanistan	Dacca	Een punt in Noord- of Zuid-Vietnam, Hong Kong, Manilla, punten in Japan, een punt in Korea, Kuala Lumpur, Brunei, punten in Indonesië, punten in Australië, een punt in Nieuw-Zeeland

III. Punten op de omschreven routes mogen naar keuze van elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een of alle vluchten worden overgeslagen.

IV. De typen en configuraties van de vliegtuigen die op de omschreven routes worden geëxploiteerd zijn naar keuze van elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met bijlage, zullen ingevolge artikel 15, eerste lid, in werking treden op een datum welke zal worden vastgesteld in een diplomatieke notawisseling waarin wordt verklaard dat aan de eventuele grondwettelijke vereisten van beide Overeenkomstsluitende Partijen is voldaan. Zij worden ingevolge hetzelfde lid voorlopig toegepast vanaf 3 november 1973.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is de Overeenkomst ingevolge artikel 15, tweede lid, alleen van toepassing op Nederland.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in artikel 1, letter a, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de Engelse tekst geplaatst in *Stb. H 165* en de vertaling in het Nederlands, bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961, in *Trb. 1973, 109*.

Voor een overzicht van de aanvullingen en wijzigingen van voren genoemd Verdrag, bedoeld in artikel 1, letter a, van de onderhavige Overeenkomst, zie rubriek J van *Trb. 1973, 109*.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA), naar welke vereniging in artikel 7, derde lid, van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de zesentwintigste februari 1974.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
VAN AGT.