

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1977 Nr. 98

---

---

A. TITEL

*Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Republiek van de Unie van Birma, met Bijlage; Rangoon, 25 mei 1977*

B. TEKST

**Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Council of Ministers of the Socialist Republic of the Union of Burma**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Council of Ministers of the Socialist Republic of the Union of Burma,

Desiring to replace the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Union of Burma, signed at Rangoon on September 6, 1951, by a new Agreement for the purpose of promoting direct air communications between and beyond their respective territories,

Have accordingly appointed authorized representatives for this purpose, who have agreed as follows:

**Article 1**

1. For the purposes of the present Agreement, and its Annex, except where the text provides otherwise:

(a) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Director-General of Civil Aviation in the Netherlands or any person or agency authorized to perform the functions exercised at the present time by the said aeronautical authority and, in the case of the Socialist Republic of

the Union of Burma, the Department of Civil Aviation of the Ministry of Transport and Communications, or any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by the said Ministry of Transport and Communications.

(b) The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification.

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

(d) The definitions contained in paragraphs (a), (b), (c) and (d) of Article 96 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944 shall be applied to the present Agreement.

2. The Annex to this Agreement forms an integral part of the Agreement, and all reference to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided.

## Article 2

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following privileges:

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

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

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.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization 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 authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 6 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 authorization 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. In such case consultation shall commence within a period of sixty days from the date of request made by either Contracting Party for consultation.

#### Article 5

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

2. In operating the agreed services, the airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the 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 originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail taken on in the territory of the other Contracting Party and put down at 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 local and regional services; and

(c) the requirements and the economics of through airline operation.

#### Article 6

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

2. The tariffs on any of the agreed services 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 or whole of the specified routes.

3. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions:

(a) the tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes and sectors thereof between the designated airlines concerned. The rate-fixing formula of the International Air Transport Association shall, where possible, be made use of in determining the tariffs referred to above. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty days from the date of submission, in accordance with this paragraph, these tariffs shall be considered as approved.

(b) if the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted, in accordance with the provisions of paragraph 3 (a) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariffs.

(c) if the agreement under the provisions of paragraph 3 (b) of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

(d) no new tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of Article 17 of this Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of the present Article, the tariffs already in force shall prevail.

#### Article 7

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of transfer of excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with the foreign exchange regulations in force (if any) at the official bank rate of exchange.

#### Article 8

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, both Contracting Parties agree that:

(a) Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party just

and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. Each of the Contracting Parties agrees, however, that these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and other facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board an 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 by the first Contracting Party, in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to its national airline engaged in the operation of international air services. In any case the treatment of the designated airline of either Contracting Party shall not be less favourable than that accorded to airlines of third countries engaged in the operation of international air services to and from the territory of the other Contracting Party.

(c) The aircraft, its fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party authorized to operate the routes and services described in the Annex shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory. The supplies so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party and shall, when unloaded, be kept under the supervision of the customs authorities until they are re-loaded.

## Article 9

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause its designated airline to supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request:

(a) Such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and capacity of the agreed services; and

(b) Such periodic statements as may be reasonably required, relating to the traffic carried by its designated airline on the agreed services to, from or through the territories of that other Contracting Party including information concerning the points of embarkation and disembarkation of such traffic,

### Article 10

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

2. Requests for consultation between the aeronautical authorities may be made at any time by either Contracting Party and consultation shall begin within a period of sixty days from the receipt by one of the Contracting Parties of a request from the other Contracting Party stating the subject or subjects on which consultation is desired.

### Article 11

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 routes and services described in the Annex, 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. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

### Article 12

(a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Party.

(b) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crews, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the airlines designated by the other Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within the territory of the first party.

### Article 13

This Agreement and its Annex therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

---

#### Article 14

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. Such a notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event such communication is made, this Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the communication under reference is withdrawn before the expiration of that time. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed as having been received 14 days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

#### Article 15

1. Each Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement and/or its Annex. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of such request. Amendments to the present Agreement will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes, stating that the formalities, if any, required therefor in the respective countries have been complied with.

2. If the amendment relates only to the Annex, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Annex, the agreed amendments on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

#### Article 16

If a general multilateral air transport Convention accepted by both Contracting Parties enters into force, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention.

#### Article 17

Except as otherwise provided in this Agreement or its Annex, any dispute between the Contracting Parties relative to the interpretation or application of this Agreement or its Annex, which cannot be settled through consultation, shall be submitted to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party, and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within two months of the date of delivery by either party to the other party of a diplomatic note requesting arbitration of a dis-



pute; and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months. If the third arbitrator is not agreed upon, within the time limitation indicated, the vacancy thereby created shall be filled by the appointment of a person, designated by the President of the Council of ICAO, from a panel of arbitral personnel maintained in accordance with the practice of ICAO. The Contracting Parties undertake to comply with the decision given by the tribunal. A moiety of the expenses of the arbitral tribunal shall be borne by each party.

#### Article 18

1. The present Agreement and its Annex thereto shall enter into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the procedures required therefor in their respective countries have been complied with.

2. On the date on which the present Agreement enters into force, it replaces and abrogates the Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Union of Burma, signed at Rangoon on September 6, 1951.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Council of Ministers of the Socialist Republic of the Union of Burma respectively have signed the present Agreement.

DONE at Rangoon in two copies in the English language this 25th day of May, 1977.

*For the Government of the  
Kingdom of the Netherlands.*

(sd.) MEURS

Tj. A. MEURS

Ambassador Extraordinary and  
Plenipotentiary.

*For the Council of Ministers  
of the Socialist Republic of the  
Union of Burma.*

(sd.) KHIN OHN col.

COLONEL KHIN OHN

Deputy Minister  
Ministry of Transport and  
Communications.

## ANNEX

## Schedule II

Routes to be operated and conditions to be observed by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands.

<i>Point in the Kingdom of the Netherlands</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point in the Socialist Republic of the Union of Burma</i>	<i>Points Beyond</i>
1. Point in the Netherlands	A point in Belgium, A point in Germany, A point in Switzerland, Vienna, Rome or Milan, Belgrade or Zagreb, Prague, Budapest, Bucharest, Point in U.S.S.R., Athens or Thessaloniki, Nicosia, Istanbul or Ankara, Beirut, Tel Aviv, Amman, Cairo, Damascus, Jeddah or Dhahran, Baghdad, Abadan or Tehran, Kuweit, Dubai, Bahrain, Kabul, Karachi or Rawalpindi,	Rangoon	Bangkok, Kuala Lumpur, Singapore, Manila, Brunei, Denpasar and/or Jakarta, Sydney and/or Melbourne, A point in New Zealand.

<i>Point in the Kingdom of the Netherlands</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point in the Socialist Republic of the Union of Burma</i>	<i>Points Beyond</i>
	Bombay or Delhi or Calcutta, Kathmandu, Colombo, Dacca.		
2. Point in the Netherlands	Same intermediate points as in Route 1.	Rangoon	Bangkok, Vientiane, Phnom Penh, A point in North Vietnam, A point in South Vietnam, Manila, Hongkong, Canton and/or Shanghai and/or Peking, Osaka and/or Tokyo, A point in Korea.

Note. — Points on the specified routes may, at the option of the designated airline of the Kingdom of the Netherlands, be omitted on any or all flights provided that each of the agreed services has its departure point or its terminal in the territory of the Kingdom of the Netherlands.

**Schedule I**

Routes to be operated and conditions to be observed by the designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma.

<i>Point in the Socialist Republic of the Union of Burma</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point in the Kingdom of the Netherlands</i>	<i>Points Beyond</i>
1. Rangoon	Dacca, Calcutta or Delhi, Kathmandu, Colombo, Karachi or Rawalpindi, A point in U.S.S.R., Kabul, Tehran or Abadan, Bahrain, Dubai, Dhahran or Jeddah, Kuweit, Baghdad, Damascus, Amman, Beirut, Tel Aviv, Cairo, Ankara or Istanbul, Athens or Thessa- loniki, Rome or Milan, Zurich or Geneva, Sofia, Bucharest, Belgrade or Zagreb, Budapest, Vienna, Prague, Frankfurt, Paris,	Amsterdam	London, Shannon, New York or Washington, Montreal.

<i>Point in the Socialist Republic of the Union of Burma</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Point in the Kingdom of the Netherlands</i>	<i>Points Beyond</i>
	A point in Belgium.		
2. Rangoon	Same intermediate points as in Route 1.	Amsterdam	Copenhagen, Stockholm, Oslo.

Note. — Points on the specified routes may, at the option of the designed airline of the Socialist Republic of the Union of Burma, be omitted on any or all flights provided that each of the agreed services has its departure point or its terminal in the territory of the Socialist Republic of the Union of Burma.

---

C. VERTALING

**Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het  
Koninkrijk der Nederlanden en de Ministerraad  
van de Socialistische Republiek van de Unie van Birma**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Minister-  
raad van de Socialistische Republiek van de Unie van Birma,

Geleid door de wens de Luchtvaartovereenkomst tussen de Rege-  
ring van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de  
Unie van Birma, ondertekend te Rangoon op 6 september 1951, te  
vervangen door een nieuwe Overeenkomst ten einde rechtstreekse  
luchtverbindingen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden te  
bevorderen,

Hebben dienovereenkomstig daartoe gemachtigde vertegenwoor-  
digers aangewezen die het volgende zijn overeengekomen:

**Artikel 1**

1. Tenzij in de tekst van deze Overeenkomst en de daarbij beho-  
rende Bijlage anders is bepaald, hebben de volgende termen de daar-  
aan hierbij toegekende betekenis:

(a) Onder „luchtvaartautoriteiten” wordt wat het Koninkrijk der  
Nederlanden betreft, verstaan de Directeur-Generaal van de Burger-  
luchtvaart in Nederland of elke persoon of instelling die bevoegd is  
enige functie te vervullen die thans door voornoemde luchtvaartauto-  
riteit wordt vervuld, en wat de Unie van Birma betreft, het Departement  
van de Burgerluchtvaart van het Ministerie van Verkeer en  
Verbindingen of elke persoon of instelling die bevoegd is enige  
functie te vervullen die thans door het voornoemde Ministerie van  
Verkeer en Verbindingen wordt vervuld.

(b) Onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan  
een luchtvaartmaatschappij die door een Overeenkomstsluitende  
Partij wordt aangewezen door middel van een schriftelijke mede-  
deling aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, overeenkomstig  
het bepaalde in Artikel 3 van deze Overeenkomst, voor de exploitatie  
van luchtdiensten op de in een dergelijke mededeling omschreven  
routes.

(c) Onder „grondgebied” wordt verstaan de betekenis die daaraan  
wordt gegeven in Artikel 2 van het Verdrag inzake de Internationale  
Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944.

(d) De begripsomschrijvingen vervat onder de letters (a), (b),  
(c) en (d) van Artikel 96 van het Verdrag inzake de Internationale  
Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944,  
zullen van toepassing zijn op deze Overeenkomst.

2. De Bijlage bij deze Overeenkomst vormt een integrerend deel van de Overeenkomst, en iedere verwijzing naar de Overeenkomst houdt tevens een verwijzing naar de Bijlage in, 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 geregelde internationale luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage. Deze diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk „de overeengekomen diensten” en „de omschreven routes” genoemd.

2. Met inachtneming van de bepalingen van deze Overeenkomst, heeft de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij bij de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, 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, voor het opnemen en/of het afzetten van passagiers en/of vracht en/of 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 één 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 de 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 voorschriften die door deze autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijs ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten 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 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 6 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 en van 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 onmiddellijke herroeping, opschorting of het stellen van de in het eerste lid van dit Artikel bedoelde voorwaarden noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de



wetten en voorschriften te voorkomen. In dat geval begint het overleg binnen zestig dagen na de datum waarop een van de Overeenkomstsluitende Partijen om overleg heeft verzocht.

#### Artikel 5

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

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde routes of op 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 afkomstig van of bestemd voor het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen. Het voorzien in 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 via hetwelk de overeengekomen dienst gaat, nadat rekening is gehouden met de lokale en regionale diensten; en

(c) de vereisten en de economische betekenis van de lange afstandsdiens ten.

#### Artikel 6

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 de prijzen en voorwaarden voor bemiddeling en andere bijkomende diensten, doch niet betalingen of voorwaarden voor het vervoer van post.

2. De tarieven van iedere overeengekomen dienst 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, kenmerken van de dienst (zoals normen voor snelheid en accommodatie) en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen voor een deel of het geheel van de omschreven routes.

3. Deze tarieven worden vastgesteld overeenkomstig de volgende bepalingen:

(a) de tarieven bedoeld in het eerste lid van dit Artikel dienen, indien mogelijk, tussen de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen te worden overeengekomen met betrekking tot elk van de omschreven routes en de gedeelten daarvan. Bij het vaststellen van de hierboven bedoelde tarieven, wordt, waar mogelijk, gebruik gemaakt van het daarvoor bestaande mechanisme van de Internationale Luchtvervoersvereniging. De aldus overeengekomen tarieven worden ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Deze goedkeuring kan uitdrukkelijk worden gegeven. Indien geen der luchtvaartautoriteiten binnen dertig dagen vanaf de datum van voorlegging blijk heeft gegeven van haar afkeuring, worden deze tarieven overeenkomstig het bepaalde in dit lid als goedgekeurd beschouwd.

(b) Indien de desbetreffende aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de tarieven, of indien de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen de voorgelegde tarieven niet goedkeuren overeenkomstig het bepaalde in lid 3, letter (a) van dit Artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overeenstemming te bereiken over de passende tarieven.

(c) Indien de overeenstemming bedoeld in lid 3, letter (b) van dit Artikel niet kan worden bereikt, wordt het geschil opgelost overeenkomstig de bepalingen van Artikel 17 van deze Overeenkomst.

(d) Geen tarief zal van kracht worden indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen daarmede niet tevreden zijn, behoudens op grond van de bepalingen van Artikel 17 van deze Overeenkomst. Zolang de tarieven niet zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit Artikel, zijn de reeds geldende tarieven van kracht.

#### Artikel 7

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht om de op haar grondgebied door die luchtvaartmaatschappij verworven netto-inkomsten uit het vervoer van passagiers, bagage.

vracht en post over te maken overeenkomstig de (eventueel) geldende voorschriften voor buitenlandse valuta tegen de officiële bankwisselkoers.

#### Artikel 8

Ten einde bevoorrechtiging te voorkomen en gelijkheid van behandeling te verzekeren, komen beide Overeenkomstsluitende Partijen het volgende overeen:

(a) Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kan aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij billijke en redelijke lasten opleggen of doen opleggen voor het gebruik van openbare luchthavens en andere onder haar toezicht staande faciliteiten. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen stemt er echter mee in, dat deze lasten niet hoger zullen zijn dan die welke zouden worden betaald voor het gebruik van zodanige luchthavens en andere faciliteiten door haar eigen luchtvaartuigen, in gebruik op soortgelijke internationale diensten.

(b) Op motorbrandstof, smeeroliën, reserveonderdelen, normale uitrustingsstukken en proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) ingevoerd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij of op dat grondgebied aan boord van een luchtvaartuig genomen door of namens de andere Overeenkomstsluitende Partij of haar aangewezen luchtvaartmaatschappij en uitsluitend bestemd voor het gebruik door of in het luchtvaartuig van die luchtvaartmaatschappij, wordt door de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, wat betreft de douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke nationale of lokale rechten en heffingen, een niet minder gunstige behandeling toegepast dan die welke van toepassing is op haar nationale luchtvaartmaatschappij bij de exploitatie van internationale luchtdiensten. In ieder geval is de behandeling van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen niet minder gunstig dan die welke wordt verleend aan de luchtvaartmaatschappijen van derde landen die zijn betrokken bij de exploitatie van internationale luchtdiensten naar en vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

(c) De luchtvaartuigen, alsook de motorbrandstof, smeeroliën, reserveonderdelen, normale uitrustingsstukken en proviand, welke aan boord blijven van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partij aan welke vergunning is verleend om de in de Bijlage omschreven routes en diensten te exploiteren, zijn bij aankomst in of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten of soortgelijke rechten en heffingen, zelfs indien zodanige voorraden worden gebruikt of verbruikt door deze luchtvaartuigen bij vluchten binnen dat grondgebied. De

aldus vrijgestelde voorraden mogen slechts worden uitgeladen met toestemming van de douane-autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en blijven, wanneer zij zijn uitgeladen, onder toezicht van de douane-autoriteiten totdat zij weer worden ingeladen.

#### Artikel 9

De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij zorgen ervoor dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op hun verzoek verstrekt:

(a) statistische gegevens inzake het luchtvervoer die geëigend zijn voor het beoordelen van de frequentie en de capaciteit van de overeengekomen diensten; en

(b) periodieke gegevens welke redelijkerwijze kunnen worden verlangd met betrekking tot het door haar aangewezen luchtvaartmaatschappij verrichte vervoer op de overeengekomen diensten naar, vanaf of via de grondgebieden van die andere Overeenkomstsluitende Partij met inbegrip van informatie betreffende de punten van opneming en afzetting van zodanig vervoer.

#### Artikel 10

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

2. Verzoeken om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten kunnen ten allen tijde door elke Overeenkomstsluitende Partij worden gedaan en het overleg begint binnen zestig dagen nadat de ene Overeenkomstsluitende Partij van de andere Overeenkomstsluitende Partij een verzoek heeft ontvangen waarin het onderwerp of de onderwerpen zijn vermeld waarover overleg wordt verlangd.

#### Artikel 11

Geldige bewijzen van luchtwaardigheid en van bevoegdheid en vergunningen, uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de in de Bijlage omschreven routes en diensten, mits de eisen op grond waarvan deze bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard, gelijk zijn aan of hoger zijn dan de minimumnormen welke krachtens het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart kunnen worden vastgesteld. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, om voor vluchten boven haar eigen grondgebied de

erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen, door een andere Staat aan haar eigen onderdanen uitgereikt, te weigeren.

#### Artikel 12

(a) De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen in of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen, gebruikt in de internationale luchtvaart, of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen gedurende het verblijf binnen haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen en moeten door deze luchtvaartuigen worden nagekomen bij het binnenkomen in of het verlaten van of gedurende het verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Partij.

(b) De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningen, of lading van luchtvaartuigen, zoals voorschriften betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine, moeten door of vanwege deze passagiers, bemanning of lading van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen bij het binnenkomen in of het vertrek uit of gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerstgenoemde Partij worden nagekomen.

#### Artikel 13

Deze Overeenkomst en de daarbij behorende Bijlage worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 14

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde aan de andere mededeling doen van haar voornemen deze Overeenkomst te beëindigen. Een zodanige mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een zodanige mededeling wordt gedaan, zal deze Overeenkomst één jaar na het tijdstip van ontvangst van de mededeling van opzegging eindigen, tenzij in onderling overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen de desbetreffende mededeling wordt ingetrokken voordat die termijn is verstreken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen 14 dagen na de ontvangst daarvan door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 15

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij ten einde deze Overeenkomst en/of de Bijlage te wijzigen. Een zodanig overleg begint binnen zestig dagen na de datum van ontvangst van een zodanig verzoek. Wijzigingen op deze Overeenkomst worden van kracht nadat zij zijn bevestigd door een diplomatieke notawisseling waarbij wordt verklaard dat de eventuele formaliteiten die daarvoor zijn vereist in de onderscheiden landen, zijn vervuld.

2. Indien de wijziging alleen betrekking heeft op de Bijlage, wordt het overleg gevoerd tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Wanneer deze autoriteiten een nieuwe of herziene Bijlage overeenkomen, worden de terzake overeengekomen wijzigingen van kracht nadat zij zijn bevestigd door een diplomatieke notawisseling.

## Artikel 16

Indien een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaard algemeen multilateraal verdrag inzake luchtvervoer van kracht wordt, wordt deze Overeenkomst met de bepalingen van zodanig verdrag in overeenstemming gebracht.

## Artikel 17

Tenzij in deze Overeenkomst of de Bijlage anders is bepaald, worden geschillen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst of de Bijlage, die niet door overleg kunnen worden opgelost, voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsmannen van wie er een wordt benoemd door elke Overeenkomstsluitende Partij, terwijl de twee aldus gekozen scheidsmannen bij overeenstemming de derde benoemen, mits deze derde scheidsman geen onderdaan is van een der Overeenkomstsluitende Partijen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen moet een scheidsman aanwijzen binnen twee maanden na de datum waarop de ene Partij aan de andere Partij een diplomatieke nota overhandigt, waarin een scheidsrechterlijke uitspraak in een geschil wordt gevraagd; en omtrent de derde scheidsman moet binnen een maand na een dergelijke periode van twee maanden overeenstemming worden bereikt. Indien omtrent de derde scheidsman binnen de gestelde termijn geen overeenstemming wordt bereikt, wordt de vacature die daardoor is ontstaan, vervuld door de benoeming van een persoon, aangewezen door de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie uit een lijst van scheidsmannen welke wordt aangehouden volgens de gebruiken van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Overeenkomstslui-

tende Partijen verbinden zich om zich te houden aan de beslissing die door het scheidsgerecht wordt gegeven. Iedere Partij draagt de helft van de kosten van het scheidsgerecht.

#### Artikel 18

1. Deze Overeenkomst en de Bijlage treden in werking op de eerste dag van de tweede maand na de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen vereiste procedures is voldaan.

2. Op de datum waarop deze Overeenkomst in werking treedt, wordt de op 6 september 1951 te Rangoon ondertekende Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Unie van Birma hierdoor vervangen en buiten werking gesteld.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd onderscheidenlijk door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Ministerraad van de Socialistische Republiek van de Unie van Birma, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Rangoon in twee exemplaren in de Engelse taal op 25 mei 1977.

*Voor de Regering van het  
Koninkrijk der Nederlanden*

(w.g.) MEURS

Tj. A. MEURS

Buitengewoon en Gevolmachtigd  
Ambassadeur

*Voor de Ministerraad van de  
Socialistische Republiek van  
de Unie van Birma*

(w.g.) KHIN OHN col.

KOLONEL KHIN OHN

Onderminister  
Ministerie van Verkeer en  
Verbindingen

## BIJLAGE

Tabel II

De door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden te exploiteren routes en in acht te nemen voorwaarden.

<i>Punt in het Koninkrijk der Nederlanden</i>	<i>Tussenliggende punten</i>	<i>Punt in de Socialistische Republiek van de Unie van Birma</i>	<i>Verder gelegen punten</i>
1. Punt in Nederland	Een punt in België, Een punt in Duitsland, Een punt in Zwitserland, Wenen, Rome of Milaan, Belgrado of Zagreb, Praag, Boedapest, Boekarest, Een punt in de Sowjet-Unie, Athene of Thessaloniki, Nicosia, Istanboel of Ankara, Beiroet, Tel Aviv, Amman, Kairo, Damascus, Djedda of Dhahran, Bagdad, Abadan of Teheran, Koeweit, Dubai, Bahrein, Kaboel, Karachi of Rawalpindi,	Rangoon	Bangkok, Koeala Loempoer, Singapore, Manilla, Brunei, Denpasar en/of Jakarta, Sydney en/of Melbourne, Een punt in Nieuw-Zeeland.



<i>Punt in het Koninkrijk der Nederlanden</i>	<i>Tussenliggende punten</i>	<i>Punt in de Socialistische Republiek van de Unie van Birma</i>	<i>Verder gelegen punten</i>
	Bombay of Delhi of Calcutta, Katmandoe, Colombo, Dacca.		
2. Punt in Nederland	Dezelfde tussenliggende punten als in Route 1.	Rangoon	Bangkok, Vientiane, Phnom Penh, Een punt in Noord-Vietnam, Een punt in Zuid-Vietnam, Manilla, Hong Kong, Kanton en/of Shanghai en/of Peking, Osaka en/of Tokio, Een punt in Korea.

Noot. — Punten op de vermelde routes kunnen, naar de keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden, niet worden aangedaan op een of alle vluchten mits elk van de overeengekomen diensten zijn vertrek- of aankomtpunt heeft op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden.

Tabel I

De door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Socialistische Republiek van de Unie van Birma te exploiteren routes en in acht te nemen voorwaarden.

<i>Punt in de Socialistische Republiek van de Unie van Birma</i>	<i>Tussenliggende punten</i>	<i>Punt in het Koninkrijk der Nederlanden</i>	<i>Verder gelegen punten</i>
1. Rangoon	Dacca, Calcutta of Delhi, Katmandoe, Colombo, Karachi of Rawalpindi, Een punt in de Sowjet-Unie, Kaboel, Teheran of Abadan, Bahrein, Dubai, Dhahran of Djedda, Koeweit, Bagdad, Damascus, Amman, Beiroet, Tel Aviv, Kairo, Ankara of Istanboel, Athene of Thessa- loniki, Rome of Milaan, Zürich of Genève, Sofia, Boekarest, Belgrado of Zagreb, Boedapest, Wenen, Praag, Frankfort, Parijs,	Amsterdam	Londen, Shannon, New York of Washington, Montreal

<i>Punten in de Socialistische Republiek van de Unie van Birma</i>	<i>Tussenliggende punten</i>	<i>Punt in het Koninkrijk der Nederlanden</i>	<i>Verder gelegen punten</i>
	Een punt in België.		
2. Rangoon	Dezelfde tussen- liggende punten als in Route 1.	Amsterdam	Kopenhagen, Stockholm, Oslo.

Noot. — Punten op de vermelde routes kunnen, naar de keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Socialistische Republiek van de Unie van Birma, niet worden aangedaan op een of alle vluchten, mits elk van de overeengekomen diensten zijn vertrek- of aankomstpunt heeft op het grondgebied van de Socialistische Republiek van de Unie van Birma.

---

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 18 in werking treden op de eerste dag van de tweede maand na de datum waarop beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen vereiste procedures is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 1, eerste lid, letter c, voor het gehele Koninkrijk gelden.

J. GEGEVENS

Van de op 6 september 1951 te Rangoon tot stand gekomen Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Unie van Birma, tot vervanging waarvan de onderhavige Overeenkomst blijkens haar preambule strekt, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1951, 138.

Van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in artikel 1 van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Stb.* H 165; een bijgewerkte vertaling van het Verdrag is geplaatst in *Trb.* 173, 109.

Uitgegeven de *zevenentwintigste* juli 1977.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
M. VAN DER STOEL.