

No. 40361

**Netherlands
and
Malaysia**

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Malaysia for air services between and beyond their respective territories (with schedule). Kuala Lumpur, 15 December 1966

Entry into force: *provisionally on 15 December 1966 by signature and definitively on 13 September 1967 by notification, in accordance with article 15*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 21 June 2004*

Note: *See also annex A, No. 40361*

**Pays-Bas
et
Malaisie**

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et Gouvernement de la Malaisie relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Kuala Lumpur, 15 décembre 1966

Eutrée en vigueur : *provisoirement le 15 décembre 1966 par signature et définitivement le 13 septembre 1967 par notification, conformément à l'article 15*

Texte authentique : *anglais*

Euregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 21 juin 2004*

Note : *Voir aussi annexe A, No. 40361*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE
NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF MALAYSIA FOR AIR
SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

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

(a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Director General of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Director General; and, in the case of Malaysia, means the Minister of Transport and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;

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

(d) the term "change of gauge" means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;

(e) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State; and

(f) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified

in the appropriate Section of the Schedule thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

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

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

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

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

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

Article 3

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

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

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges

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

Article 4

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

(2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

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

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

Article 5

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

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other air transport services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) the requirements of through airline operation.

Article 6

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

(a) that it is justified by reason of economy of operation;

(b) that the aircraft used on the section more distant from the terminal in the territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;

(c) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connexion with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

(d) that there is an adequate volume of through traffic; and

(e) that the provisions of Article 5 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Article 7

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation

with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement.

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

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

Article 8

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

Article 9

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 10

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

Article 11

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

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

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

(b) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organisation.

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

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated air line of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Article 12

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

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

Article 13

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 14

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

Article 15

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

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

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

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

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

L. KRUYTBOSCH

For the Government of Malaysia:

SARDON JUBIR

Schedule

Section I

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

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

Section II

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

- NIL -

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS
ET LE GOUVERNEMENT DE LA MALAISIE RELATIF AUX SERVICES
AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la Malaisie, étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale; et

Désireux de conclure un accord dans le but d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Conviennent comme suit :

Article premier

Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) Le terme " Convention " s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toute Annexe adoptée en vertu de son article 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94;

b) L'expression " autorités aéronautiques " s'entend, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, du Directeur général de l'aviation civile et de toute personne ou entité habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général; dans le cas de la Malaisie, du Ministre des transports et de toute personne ou entité habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions analogues;

c) L'expression " entreprise désignée " s'entend d'une entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes a désignée, dans une notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, en conformité avec l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes spécifiées dans ladite notification;

d) L'expression " changement de gabarit " s'entend de l'exploitation d'un service aérien par une entreprise désignée, de telle manière qu'un secteur de la route soit desservi par des aéronefs de capacité différente de celle des aéronefs employés sur un autre secteur;

e) Le terme " territoire " d'un État s'entend des régions terrestres et des eaux territoriales y adjacentes qui ressortissent à la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet État; et

f) Les expressions " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escales non commerciales " s'entendent avec le sens que leur donne l'article 96 de la Convention.

Article 2

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de l'établissement de services aériens sur les routes spécifiées dans la section

appropriée du tableau annexé au présent Accord (ci après dénommés respectivement " services convenus " et " routes spécifiées ").

2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée :

- a) Le droit de survoler le territoire de la première Partie contractante sans y atterrir;
- b) Le droit de faire des escales non commerciales dans ledit territoire; et
- c) Le droit de faire escale, dans les points de ladite route qui sont spécifiés dans le tableau annexé au présent Accord, afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, du fret et du courrier, en service aérien international.

3) Aucune disposition du paragraphe 2) du présent article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret ou du courrier pour les transporter, conformément à un contrat de louage ou contre rémunération, à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3

1) Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises chargées d'assurer les services convenus sur les routes spécifiées.

2) Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3) et 4) du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3) Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités aéronautiques appliquent normalement et raisonnablement, en conformité avec les dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux.

4) Chacune des Parties contractantes peut rejeter la désignation d'une entreprise, refuser ou retirer à une entreprise les droits énumérés au paragraphe 2) de l'article 2 du présent Accord, ou soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise aux conditions qu'elle juge nécessaires, dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et du contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de nationaux de cette Partie.

5) Dès que sont remplies les dispositions des paragraphes 1) et 2) du présent article, toute entreprise ainsi désignée et autorisée peut commencer à exploiter les services convenus, étant entendu qu'aucun service ne peut être exploité tant qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 7 du présent Accord n'est pas en vigueur pour ce service.

6) Chacune des Parties contractantes peut suspendre l'exercice par une entreprise des droits énumérés au paragraphe 2) de l'article 2 du présent Accord, ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, dans tous les cas où l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits ou si

ladite entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord; toutefois, à moins qu'il ne soit essentiel, pour empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, de prendre immédiatement des mesures de suspension ou d'imposer immédiatement des conditions, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 4

1) Les aéronefs exploités en service international par les entreprises désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leurs équipements de bord normaux, les rechanges, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs sont exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2) Les carburants, les lubrifiants, les rechanges, les équipements de bord normaux et les provisions de bord qui sont introduits dans le territoire d'une Partie contractante par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou pour son compte, ou qui sont pris à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise, uniquement pour être utilisés dans l'exploitation de services internationaux, sont exonérés de tous droits et taxes nationaux, y compris les droits de douane et frais d'inspection perçus dans le territoire de la première Partie contractante, même si ces articles sont destinés à être employés pendant le survol du territoire de la Partie sur lequel ils ont été pris à bord. Il peut être exigé que les articles dont il est question ci dessus soient gardés sous surveillance ou contrôle douanier.

3) L'équipement normal de bord, les rechanges, les provisions de bord et les réserves de carburant et de lubrifiants gardés à bord des aéronefs de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être déchargés dans le territoire de l'autre Partie contractante sans le consentement des autorités douanières de cette autre Partie, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, conformément aux règlements douaniers.

4) Les carburants, les lubrifiants, les rechanges, l'équipement normal de bord et les provisions de bord mis à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et employés uniquement au cours de vols entre deux points du territoire de cette autre Partie contractante bénéficient, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux ou locaux, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales de transport aérien ou à l'entreprise la plus favorisée assurant les mêmes vols.

Article 5

1) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2) Les entreprises de chacune des Parties contractantes doivent, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment atteinte aux services que ces dernières assurent sur la totalité ou une partie des mêmes routes.

3) Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées par les deux Parties contractantes doivent être en rapport étroit avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et ont pour but premier de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport aérien de passagers, de fret et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers, du fret et du courrier embarqués et débarqués le long des routes spécifiées, en des points situés dans le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter le principe général suivant lequel la capacité doit être en rapport avec :

a) Le besoin de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Le besoin de trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des autres services de transports aériens assurés par des entreprises des États de la région;

c) Les exigences de l'exploitation en service long courrier.

Article 6

Une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne peut changer de gabarit en un point du territoire de l'autre Partie qu'aux conditions suivantes :

a) Le changement de gabarit est justifié par l'économie de l'exploitation;

b) Les aéronefs mis en œuvre sur la section de route la plus éloignée de la tête de ligne dans le territoire de la première Partie contractante sont de moindre capacité que les aéronefs exploités sur la section la plus proche;

c) Les aéronefs de moindre capacité servent uniquement à assurer la correspondance avec les aéronefs de plus grande capacité et leurs horaires sont établis en conséquence; ils arrivent au point où s'effectue le changement de gabarit aux fins d'y embarquer ou d'y débarquer les passagers, le fret et le courrier transbordés des aéronefs de plus grande capacité ou destinés à être transbordés à bord de ceux-ci; et leur capacité est déterminée essentiellement à cette fin;

d) Le volume du trafic direct est suffisant; et

e) Tous les arrangements relatifs au changement de gabarit sont régis par les dispositions de l'article 5 du présent Accord.

Article 7

1) Les tarifs applicables sur tout service convenu sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, du bénéfice normal à réaliser, des caractéristiques de chaque service (par exemple les normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur

toute partie de la route spécifiée. Ces tarifs sont fixés conformément aux dispositions ci après du présent article.

2) Les tarifs dont il est question au paragraphe 1) du présent article, ainsi que les commissions d'agence, sont convenus autant que possible du commun accord des entreprises désignées concernées, pour chacune des routes spécifiées, après consultation des autres entreprises exploitant la même route en totalité ou en partie; lesdits tarifs sont, autant que possible, convenus entre les entreprises désignées selon le mécanisme d'établissement des tarifs de l'Association internationale de transport aérien. Les tarifs ainsi convenus sont sujets à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre ou si, pour toute autre raison, il se révèle impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de déterminer les tarifs d'un commun accord.

4) Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à agréer d'un commun accord un tarif qui leur est soumis en vertu du paragraphe 2) du présent article ou au sujet de la détermination d'un tarif en vertu du paragraphe 3), le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord.

5) Sous réserve des dispositions du paragraphe 3) de l'article 11 du présent Accord, aucun tarif ne peut entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes refusent de l'agréer.

6) Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi de la même manière.

Article 8

Chacune des Parties contractantes accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer leurs excédents de recettes à leur siège, en dollars de Malaisie ou en livres sterling, au taux de change en vigueur sur le marché officiel au moment du transfert, quelle que soit la monnaie dans laquelle ces excédents ont été réalisés.

Article 9

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent à celles de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles ci ont besoin pour examiner la capacité offerte par les entreprises désignées de la première Partie contractante sur les services convenus. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus.

Article 10

En vue d'assurer une étroite collaboration touchant toutes les questions relatives à l'application du présent Accord ou de son annexe, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante.

Article 11

1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement négocié :

a) Elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme;

b) Si elles n'en conviennent pas ainsi ou si, étant convenues de soumettre le différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent s'entendre sur sa composition, chacune des Parties contractantes peut soumettre le différend à la décision du tribunal compétent en la matière qui pourrait être institué ultérieurement à l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'une telle instance, au Conseil de ladite Organisation.

3) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2) du présent article.

4) Si et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ou une entreprise qu'elle a désignée ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2) du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut, à l'entreprise ou aux entreprises désignées par cette dernière ou à l'entreprise désignée en défaut.

Article 12

1) Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord ou de son annexe, elle peut demander que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consultent au sujet de la modification envisagée. Ces consultations doivent commencer dans les 60 jours de la date de la demande. La modification ainsi adoptée entre en vigueur lorsqu'elle est confirmée par un échange de notes diplomatiques qui doivent, s'il s'agit d'une modification de l'Accord proprement dit, préciser que les formalités requises par la législation nationale de chacune des Parties contractantes ont été accomplies.

2) Le présent Accord doit être modifié de manière à se conformer aux dispositions de toute convention multilatérale générale relative à l'aviation civile qui devient d'application obligatoire pour les deux Parties contractantes.

Article 13

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre son intention de dénoncer le présent Accord. La notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend alors fin 12 mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit ladite notification, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie con-

tractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 14

Le présent Accord et toutes notes diplomatiques échangées conformément à l'article 12 sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15

1) Le présent Accord est applicable à titre provisoire dès sa signature et il entrera en vigueur à la date convenue dans l'échange de notes diplomatiques attestant que les formalités requises par la législation nationale de chacune des Parties contractantes ont été accomplies.

2) S'agissant du Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique exclusivement à la partie du Royaume qui est située en Europe.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, souscrivent le présent Accord.

Fait à Kuala Lumpur, en double exemplaire en langue anglaise, le 15 décembre 1966.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

L. KRUYTBOSCH

Pour le Gouvernement de la Malaisie :

SARDON JUBIR

TABLEAU

SECTION I

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées du Royaume des Pays-Bas

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants):</i>	<i>Points en Malaisie:</i>	<i>Points au-delà (un ou plusieurs des points suivants):</i>
Points au Pays-Bas	Points en Europe, en Égypte, dans le Proche et le Moyen Orient, au Pakistan, en Afghanistan, New Delhi, Calcutta, points à Ceylan et en Thaïlande	Kuala Lumpur	Points à Singapour, en Indonésie, au Philippines, Dar- win, Sydney et points en Nou- velle-Zélande

SECTION II

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées de la Malaisie

- Néant -

