

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1957 Nr. 53

A. TITEL

*Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden
en de Verenigde Staten van Amerika, met bijlage;
Washington, 3 april 1957*

B. TEKST

**Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom
of the Netherlands and the Government of the United States of
America**

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the
Government of the United States of America,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting
air communications between their respective territories,

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

Article 1

For the purposes of the present Agreement:

(A) The term „aeronautical authorities” shall mean in the case of
the United States of America, the Civil Aeronautics Board and any
person or agency authorized to perform the functions exercised at
the present time by the Civil Aeronautics Board, and in the case of
the Kingdom of the Netherlands, any person or agency designated
as such by the Government of the Kingdom of the Netherlands.

(B) The term „designated airline” shall mean an airline that one
contracting party has notified the other contracting party, in writing,
to be the airline which will operate a specific route or routes listed
in the Schedule of this Agreement.

(C) The term „territory” in relation to a State shall mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, mandate or trusteeship of that State.

(D) The term „air service” shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

(E) The term „international air service” shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

(F) The term „stop for non-traffic purposes” shall mean a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

Article 2

Each contracting party grants to the other contracting party rights necessary for the conduct of air services by the designated airlines, as follows: the rights of transit, of stops for non-traffic purposes, and of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo, and mail at the points in its territory named on each of the routes specified in the appropriate paragraph of the Schedule annexed to the present Agreement.

Article 3

Air service on a specified route may be inaugurated by an airline or airlines of one contracting party at any time after that contracting party has designated such airline or airlines for that route and the other contracting party has given the appropriate operating permission. Such other party shall, subject to Article 4, be bound to give this permission without undue delay provided that the designated airline or airlines may be required to qualify before the competent aeronautical authorities of that party, under the laws and regulations normally applied by these authorities, before being permitted to engage in the operations contemplated by this Agreement.

Article 4

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke the privilege of exercising the rights provided for in Article 3 of this Agreement from an airline designated by the other contracting party in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other contracting party, or in case of failure by such airline to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 hereof, or in case of failure of the airline or the government designating it otherwise to perform its obligations hereunder, or to fulfill the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

Article 5

(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 or airlines designated by the other contracting party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from and while within the territory of the first contracting party.

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

Article 6

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 provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each contracting party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

Article 7

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 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 facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores introduced into the territory of one contracting party by or on behalf of the airline or airlines of the other contracting party or its nationals and intended solely for use by aircraft of such contracting party in international services shall be exempt on a basis of reciprocity from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar national duties,

taxes or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory. Articles so introduced into the territory of a contracting party shall be kept under customs supervision until required for the use provided for in this paragraph or for re-exportation.

(c) Fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores retained on board aircraft of the airlines of one contracting party authorized to operate the routes and services provided for in this Agreement shall, upon arriving in or leaving the territory of the other contracting party, be exempt on a basis of reciprocity from customs duties, inspection fees and other similar national duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in international services in that territory.

(d) Fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores taken on board aircraft of the airlines of one contracting party in the territory of the other and used in international services shall be exempt on a basis of reciprocity from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar national duties, taxes or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

Article 8

There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each contracting party to operate on any route covered by this Agreement.

Article 9

In the operation by the airlines of either contracting party of the air services described in this Agreement, the interest of the airlines of the other contracting party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

Article 10

The air services made available to the public by the airlines operating under this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

It is the understanding of both contracting parties that services provided by a designated airline under the present Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the countries of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both

contracting parties, subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

- (a) to traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
- (b) to the requirements of through airline operation; and,
- (c) to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

Article 11

Rates to be charged on the routes provided for in this Agreement shall be reasonable, due regard being paid to all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other carriers, as well as the characteristics of each service, and shall be determined in accordance with the following paragraphs:

(A) The rates to be charged by the airlines of either contracting party between points in the territory of the Kingdom of The Netherlands and points in the territory of the United States referred to in the annexed Schedule shall, consistent with the provisions of the present Agreement, be subject to the approval of the aeronautical authorities of the contracting parties, who shall act in accordance with their obligations under this Agreement, within the limits of their legal powers.

(B) Any rate proposed by an airline of either contracting party shall be filed with the aeronautical authorities of both contracting parties at least thirty (30) days before the proposed date of introduction; provided that this period of thirty (30) days may be reduced in particular cases if so agreed by the aeronautical authorities of each contracting party.

(C) During any period for which the Civil Aeronautics Board of the United States has approved the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (hereinafter called IATA), any rate agreements concluded through these procedures and involving United States airlines will be subject to approval of the Board. Rate agreements concluded through this machinery may also be required to be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Kingdom of The Netherlands pursuant to the principles enunciated in paragraph (A) above.

(D) The contracting parties agree that the procedure described in paragraphs (E), (F) and (G) of this Article shall apply:

1. If, during the period of the approval by both contracting parties of the IATA traffic conference procedure, either, any specific rate agreement is not approved within a reasonable

- time by either contracting party, or, a conference of IATA is unable to agree on a rate, or
2. At any time no IATA procedure is applicable, or
 3. If either contracting party at any time withdraws or fails to renew its approval of that part of the IATA traffic conference procedure relevant to this Article.

(E) In the event that power is conferred by law upon the aeronautical authorities of the United States to fix fair and economic rates for the transport of persons and property by air on international services and to suspend proposed rates in a manner comparable to that in which the Civil Aeronautics Board at present is empowered to act with respect to such rates for the transport of persons and property by air within the United States, each of the contracting parties shall thereafter exercise its authority in such manner as to prevent any rate or rates proposed by one of its airlines for services from the territory of one contracting party to a point or points in the territory of the other contracting party from becoming effective, if in the judgment of the aeronautical authorities of the contracting party whose airline or airlines is or are proposing such rate, that rate is unfair or uneconomic. If one of the contracting parties on receipt of the notification referred to in paragraph (B) above is dissatisfied with the rate proposed by the airline or airlines of the other contracting party, it shall so notify the other contracting party prior to the expiry of the first fifteen (15) of the thirty (30) days referred to, and the contracting parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.

In the event that such agreement is reached, each contracting party will exercise its best efforts to put such rate into effect as regards its airline or airlines.

If agreement has not been reached at the end of the thirty (30) day period referred to in paragraph (B) above, the proposed rate may, unless the aeronautical authorities of the country of the air carrier concerned see fit to suspend its application, go into effect provisionally pending the settlement of any dispute in accordance with the procedure outlined in paragraph (G) below.

(F) Prior to the time when such power may be conferred upon the aeronautical authorities of the United States, if one of the contracting parties is dissatisfied with any rate proposed by the airline or airlines of either contracting party for services from the territory of one contracting party to a point or points in the territory of the other contracting party, it shall so notify the other prior to the expiry of the first fifteen (15) of the thirty (30) day period referred to in paragraph (B) above, and the contracting parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.

In the event that such agreement is reached, each contracting party will use its best efforts to cause such agreed rate to be put into effect by its airline or airlines.

It is recognized that if no such agreement can be reached prior to the expiry of such thirty (30) days, the contracting party raising the objection to the rate may take such steps as it may consider necessary to prevent the inauguration or continuation of the service in question at the rate complained of.

(G) When in any case under paragraphs (E) or (F) of this Article the aeronautical authorities of the two contracting parties cannot agree within a reasonable time upon the appropriate rate after consultation initiated by the complaint of one contracting party concerning the proposed rate or an existing rate of the airline or airlines of the other contracting party, upon the request of either, the terms of Article 13 of this Agreement shall apply.

Article 12

Consultation between the competent authorities of both contracting parties may be requested at any time by either contracting party for the purpose of discussing the interpretation, application, or amendment of the Agreement or Schedule. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the Ministry of Foreign Affairs of the Kingdom of The Netherlands or the Department of State of the United States of America as the case may be. Should agreement be reached on amendment of the Agreement or its route schedule, such amendment will come into effect upon the confirmation by an exchange of diplomatic notes.

Article 13

Except as otherwise provided in this Agreement, any dispute between the contracting parties relative to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled through consultation shall be submitted for an advisory report 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 dispute; and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months.

If either of the contracting parties fails to designate its own arbitrator within two months, or if the third arbitrator is not agreed upon within the time limit indicated, either party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment or appointments by choosing the arbitrator or arbitrators.

The contracting parties will use their best efforts under the powers available to them to put into effect the opinion expressed in any such advisory report. A moiety of the expenses of the arbitral tribunal shall be borne by each party.

Article 14

This Agreement, all amendments thereto, and contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 15

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 16

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 its receipt, unless by agreement between the contracting parties the notice of intention to terminate 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 fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 17

The present agreement shall be provisionally operative from the date of its signature. After the approval constitutionally required in the Kingdom of The Netherlands has been obtained, the Agreement shall enter into force definitively on the date of receipt by the Government of the United States of America of an appropriate notification from the Government of the Kingdom of The Netherlands.

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

Done in duplicate at Washington, D. C. this 3rd day of April, 1957.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

(sd.) E. H. VAN DER BEUGEL

For the Government of the United States of America:

(sd.) CHRISTIAN A. HERTER

SCHEDULE

1. An airline or airlines designated by the Government of the United States shall be entitled to operate air services on each of the air routes specified via intermediate points, in both directions, to make scheduled landings in the Kingdom of The Netherlands at the points specified in this paragraph:
 - a. From the United States via intermediate points to Amsterdam and beyond.
 - b. From the United States and/or an airport serving the Canal Zone via intermediate points to Aruba, Curacao, St. Maartens, and Paramaribo and beyond.
2. An airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of The Netherlands shall be entitled to operate air services on each of the air routes specified via intermediate points, in both directions, and to make scheduled landings in the United States at the points specified in this paragraph:
 - a. The Netherlands via intermediate points in the UK, Ireland, Newfoundland, and the Azores to New York.
 - b. The Netherlands via intermediate points in the UK, Ireland, Iceland, Greenland, Newfoundland, Azores and Montreal to Houston.
 - c. The Netherlands Antilles via the intermediate points Ciudad Trujillo, Port au Prince, Kingston, Montego Bay, Camaguey, Havana, to Miami.
 - d. The Netherlands Antilles to New York.
3. Points on any of the specified routes may at the option of the designated airlines be omitted on any or all flights.

C. VERTALING**Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika,

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten ten einde luchtverbindingen tussen hun onderscheiden gebieden te bevorderen,

Hebben dienovereenkomstig tot dat doel gevolmachtigde vertegenwoordigers aangewezen, die het volgende zijn overeengekomen.

Artikel 1

Met betrekking tot deze Overeenkomst:

(A) Zal de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten” betekenen in het geval van de Verenigde Staten van Amerika de Burgerluchtvaartraad en enig persoon of lichaam, gemachtigd om de functies te vervullen, welke thans door de Burgerluchtvaartraad worden vervuld, en in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden enig persoon of lichaam als zodanig door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen.

(B) Zal de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij” betekenen een luchtvaartmaatschappij, welke een overeenkomstsluitende partij schriftelijk aan de andere overeenkomstsluitende partij heeft opgegeven als de luchtvaartmaatschappij, welke een bepaalde route of bepaalde routes, vermeld in de Tabel bij deze Overeenkomst, zal exploiteren.

(C) Zal de uitdrukking „grondgebied” met betrekking tot een Staat betekenen de grondgebieden en de daaraan grenzende territoriale wateren onder de soevereiniteit, suzereiniteit, bescherming, mandaat of trustschap van die Staat.

(D) Zal de uitdrukking „luchtdienst” betekenen iedere geregelde luchtdienst, uitgevoerd door voor het openbaar vervoer van passagiers, post of vracht bestemde luchtvaartuigen.

(E) Zal de uitdrukking „internationale luchtdienst” betekenen een luchtdienst, welke door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan een Staat voert.

(F) Zal de uitdrukking „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden” betekenen een landing, gemaakt anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, vracht of post.

Artikel 2

Elke overeenkomstsluitende partij verleent aan de andere overeenkomstsluitende partij de volgende voor de uitoefening van luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen noodzakelijke rechten: het recht om over te vliegen, het recht om landingen, anders dan voor verkeersdoeleinden uit te voeren, het recht om commerciële landingen uit te voeren voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer op de punten op haar grondgebied, welke zijn vermeld op elk van de routes, omschreven in de betreffende paragraaf van de Tabel, welke als bijlage bij deze Overeenkomst is gevoegd.

Artikel 3

Een luchtdienst op een omschreven route mag door een luchtvaartmaatschappij of door luchtvaartmaatschappijen van een overeen-

komstsluitende partij worden ingesteld te allen tijde, nadat die overeenkomstsluitende partij zodanige luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen voor die route heeft aangewezen en de andere overeenkomstsluitende partij de passende exploitatievergunning heeft verleend. Deze andere partij zal, behoudens het bepaalde in artikel 4, verplicht zijn deze vergunning zonder onnodig uitstel te verlenen, met dien verstande, dat van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen mag worden verlangd, dat zij, ten genoegen van de bevoegde luchtvaartautoriteiten van die Staat, aantoon of aantonen te voldoen aan de door die autoriteiten gewoonlijk toegepaste wetten en voorschriften, alvorens het zal zijn vergund de in deze Overeenkomst bedoelde exploitatie aan te vangen.

Artikel 4

Elke overeenkomstsluitende partij behoudt zich het recht voor, aan een door de andere overeenkomstsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij het voorrecht om de in artikel 3 van deze Overeenkomst voorziene rechten uit te oefenen niet te verlenen of in te trekken in het geval, dat niet tot haar genoegen is gebleken, dat het overwegende eigendomsrecht en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij onderdanen van de andere overeenkomstsluitende partij, dan wel in geval die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de in artikel 5 van deze Overeenkomst vermelde wetten en voorschriften na te leven, of in geval de luchtvaartmaatschappij of de Regering, welke haar aanwijst, anderszins in gebreke blijft haar verplichtingen op grond van deze Overeenkomst na te komen of de voorwaarden te vervullen, waaronder de rechten in overeenstemming met deze Overeenkomst worden verleend.

Artikel 5

(A) De wetten en voorschriften van een overeenkomstsluitende partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen, gebezigd in internationaal luchtverkeer, of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen gedurende hun verblijf binnen haar grondgebied, zullen van toepassing zijn op de luchtvaartuigen van de door de andere overeenkomstsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen en zullen door deze luchtvaartmaatschappijen moeten worden nagekomen bij het binnenkomen in of verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerstgenoemde overeenkomstsluitende partij.

(B) De wetten en voorschriften van een overeenkomstsluitende partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningen of vracht van luchtvaartuigen, zoals voorschriften betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine, zullen door of vanwege deze

passagiers, bemanning of vracht van de andere overeenkomstsluitende partij bij het binnenkomen in of vertrek uit en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerstgenoemde overeenkomstsluitende partij moeten worden nagekomen.

Artikel 6

Bewijzen van luchtwaardigheid en bewijzen van bevoegdheid, welke zijn uitgereikt of geldig verklaard door een overeenkomstsluitende partij en welke nog van kracht zijn, zullen door de andere overeenkomstsluitende partij als geldig worden erkend voor de exploitatie van de in deze Overeenkomst vermelde routes en diensten, mits de eisen op grond waarvan deze bewijzen werden uitgereikt of geldig verklaard gelijk zijn aan of hoger zijn dan de minimum-normen, welke krachtens het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart kunnen worden gesteld. Elke overeenkomstsluitende partij behoudt zich evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid, door een andere Staat aan haar eigen onderdanen uitgereikt, te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

Artikel 7

Teneinde bevoorrechtende praktijken te voorkomen en gelijkheid van behandeling te verzekeren komen beide overeenkomstsluitende partijen overeen, dat:

a) Elk van de overeenkomstsluitende partijen billijke en redelijke kosten kan opleggen of doen opleggen voor het gebruik van openbare luchthavens en andere onder haar toezicht staande faciliteiten. Elk van de overeenkomstsluitende partijen neemt echter op zich, dat deze kosten niet hoger zullen zijn dan die, welke zouden worden betaald voor het gebruik van zodanige luchthavens en faciliteiten door haar eigen luchtvaartuigen, in gebruik op soortgelijke internationale diensten.

b) Motorbrandstof, smeeroliën, andere te verbruiken technische stoffen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, ingevoerd binnen het grondgebied van de ene overeenkomstsluitende partij door of vanwege de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere overeenkomstsluitende partij of haar onderdanen en uitsluitend bestemd voor gebruik door luchtvaartuigen van laatstgenoemde overeenkomstsluitende partij op internationale diensten, op basis van wederkerigheid vrijgesteld zullen zijn van douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere soortgelijke nationale kosten, belastingen of rechten, zelfs indien zulke voorraden door de luchtvaartuigen worden gebruikt of verbruikt tijdens vluchten binnen dat grondgebied. Aldus binnen het grondgebied van een overeenkomstsluitende partij ingevoerde goederen zullen onder toezicht van de douane blijven tot zij voor het in deze alinea bedoelde gebruik nodig zijn of tot zij weer worden uitgevoerd.

c) Motorbrandstof, smeeroliën, andere te verbruiken technische stoffen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, welke aan boord blijven van de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van een overeenkomstsluitende partij, die gerechtigd zijn tot het exploiteren van de in deze Overeenkomst vermelde routes en diensten, bij aankomst op of vertrek van het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij op basis van wederkerigheid vrijgesteld zullen zijn van douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke nationale rechten en kosten, zelfs indien deze voorraden door die luchtvaartuigen binnen dat grondgebied worden gebruikt of verbruikt tijdens vluchten op internationale diensten.

d) Motorbrandstof, smeeroliën, andere te verbruiken technische stoffen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand, aan boord genomen van luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van een overeenkomstsluitende partij binnen het grondgebied van de andere partij en gebruikt tijdens internationale diensten, op basis van wederkerigheid vrijgesteld zullen zijn van douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere soortgelijke nationale rechten, belastingen en kosten, zelfs indien deze voorraden door die luchtvaartuigen worden gebruikt of verbruikt tijdens vluchten binnen dat grondgebied.

Artikel 8

Er zal voor de luchtvaartmaatschappijen van elke overeenkomstsluitende partij een eerlijke en gelijke gelegenheid zijn om iedere door deze Overeenkomst gedekte route te exploiteren.

Artikel 9

Bij de exploitatie door de luchtvaartmaatschappijen van elk der overeenkomstsluitende partijen van de in deze Overeenkomst omschreven luchtdiensten zal rekening gehouden worden met het belang van de luchtvaartmaatschappijen van de andere overeenkomstsluitende partij, opdat de diensten, welke laatstbedoelde partij op het geheel of een gedeelte van dezelfde routes verschaft, niet onredelijk worden getroffen.

Artikel 10

De luchtdiensten, welke door de luchtvaartmaatschappijen op grond van deze Overeenkomst ter beschikking van het publiek worden gesteld, zullen nauw verband moeten houden met de behoeften van het publiek aan zodanige diensten.

Beide overeenkomstsluitende partijen gaan uit van de opvatting, dat de door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op grond van deze Overeenkomst ingestelde diensten als hun eerste doel zullen moeten houden het verschaffen van vervoerscapaciteit, welke voldoet aan de behoeften aan vervoersgelegenheid tussen het land, welks nationaliteit de luchtvaartmaatschappij heeft, en de landen van uit-

eindelijke bestemming van het verkeer. Het recht om op zodanige diensten internationaal verkeer, bestemd voor en afkomstig van derde landen, op te nemen of af te zetten op een punt of op punten op de in deze Overeenkomst omschreven routes, zal worden toegepast in overeenstemming met de algemene beginselen van ordelijke ontwikkeling, welke beide overeenkomstsluitende partijen onderschrijven, en zal onderworpen zijn aan het algemene beginsel, dat de vervoerscapaciteit verband moet houden:

a) met de behoeften aan vervoersgelegenheid tussen het land van herkomst en de landen van uiteindelijke bestemming van het verkeer;

b) met de eisen, welke de exploitatie van lange afstandsdiensten stelt; en

c) met de behoeften aan vervoersgelegenheid van het gebied, waarover de luchtlijn voert, nadat rekening is gehouden met de plaatselijke en regionale diensten.

Artikel 11

De te heffen tarieven op de in deze Overeenkomst voorziene routes zullen redelijk zijn, waarbij behoorlijk rekening zal worden gehouden met alle terzake dienende factoren, zoals exploitatiekosten, redelijke winst en de tarieven, welke worden geheven door andere maatschappijen, alsook de hoedanigheden van iedere dienst, en zij zullen worden vastgesteld in overeenstemming met de volgende paragrafen:

(A) De door de luchtvaartmaatschappijen van elk van beide overeenkomstsluitende partijen te heffen tarieven tussen punten in het gebied van het Koninkrijk der Nederlanden en punten in het gebied van de Verenigde Staten, als vermeld in bijgevoegde Tabel, zullen, in overeenstemming met de bepalingen van deze Overeenkomst, onderworpen zijn aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de overeenkomstsluitende partijen, die, in overeenstemming met hun verplichtingen op grond van deze Overeenkomst, zullen handelen binnen de grenzen van hun wettelijke bevoegdheden.

(B) Enig tarief, voorgesteld door een luchtvaartmaatschappij van een van beide overeenkomstsluitende partijen, moet ten minste dertig (30) dagen vóór de voorgestelde invoeringsdatum ingediend worden bij de luchtvaartautoriteiten van beide overeenkomstsluitende partijen; met dien verstande, dat deze termijn van dertig (30) dagen in bijzondere gevallen verminderd kan worden indien de luchtvaartautoriteiten van elk van de overeenkomstsluitende partijen het daarmee eens zijn.

(C) Voor iedere periode waarvoor de Burgerluchtvaartraad van de Verenigde Staten de procedures van de Verkeersconferentie van

de Internationale Luchtvervoers Vereniging (hierna genoemd I.A.T.A.) heeft goedgekeurd, zal iedere tarievenovereenkomst, welke is tot stand gekomen door middel van deze procedures en waarbij luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Staten betrokken zijn, onderworpen zijn aan goedkeuring van de Raad. Tarievenovereenkomsten, op deze wijze tot stand gekomen, kunnen ook onderworpen worden aan goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van het Koninkrijk der Nederlanden, overeenkomstig de beginselen, vervat in paragraaf (A) hierboven.

(D) De overeenkomstsluitende partijen zijn het er over eens, dat de procedure, beschreven in de paragrafen (E), (F) en (G) van dit artikel, van toepassing zal zijn:

1. indien, tijdens de periode waarvoor door beide overeenkomstsluitende partijen de procedure van de I.A.T.A.-Verkeersconferentie is goedgekeurd, hetzij enige specifieke tarievenovereenkomst niet binnen een redelijke tijd door een van beide overeenkomstsluitende partijen is goedgekeurd, hetzij een I.A.T.A.-Conferentie niet in staat is het over een tarief eens te worden. óf
2. op enig tijdstip geen I.A.T.A.-procedure van toepassing is, óf
3. indien een van beide overeenkomstsluitende partijen op enig tijdstip zijn goedkeuring van dat gedeelte van de procedure van de I.A.T.A.-Verkeersconferentie, dat betrekking heeft op dit artikel, intrekt of in gebreke blijft te vernieuwen.

(E) In het geval, dat bij de wet bevoegdheid wordt verleend aan de luchtvaartautoriteiten van de Verenigde Staten om billijke en economische tarieven vast te stellen voor het vervoer van personen en goederen door de lucht op internationale diensten en om voorgestelde tarieven tijdelijk buiten werking te stellen op een wijze vergelijkbaar met die, waarop de Burgerluchtvaartraad thans is gemachtigd om te handelen met betrekking tot zodanige tarieven voor het vervoer van personen en goederen door de lucht binnen de Verenigde Staten, zal elk van de overeenkomstsluitende partijen daarna zijn bevoegdheid op zodanige wijze uitoefenen, dat voorkomen wordt, dat enig tarief of tarieven, voorgesteld door een van haar luchtvaartmaatschappijen voor diensten van het grondgebied van de ene overeenkomstsluitende partij naar een punt of punten binnen het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, van kracht wordt of worden, indien naar het oordeel van de luchtvaartautoriteiten van de overeenkomstsluitende partij waartoe de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen behoort of behoren, die zodanig tarief voorstelt of voorstellen, dat tarief onbillijk of oneconomisch is. Indien een van de overeenkomstsluitende partijen bij ontvangst van de in paragraaf (B) hierboven bedoelde kennisgeving onte-

vrede is over het tarief, voorgesteld door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere overeenkomstsluitende partij, zal zij de andere overeenkomstsluitende partij daarvan in kennis stellen vóór het verstrijken van de eerste vijftien (15) van de bedoelde dertig (30) dagen en zullen de overeenkomstsluitende partijen pogen over het passende tarief tot overeenstemming te geraken.

In het geval, dat zodanige overeenstemming wordt bereikt, zal iedere overeenkomstsluitende partij alles in het werk stellen om zodanig tarief voor wat zijn luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen betreft te doen toepassen.

Indien aan het einde van de periode van dertig (30) dagen als bedoeld in paragraaf (B) hierboven geen overeenstemming wordt bereikt, mag het voorgestelde tarief, tenzij de luchtvaartautoriteiten van het land van de betreffende luchtvaartmaatschappij het raadzaam achten de toepassing daarvan op te schorten, voorlopig in werking treden in afwachting van de regeling van enig geschil overeenkomstig de procedure geschetst in de navolgende paragraaf (G).

(F) Indien vóór het tijdstip, waarop zodanige bevoegdheid aan de luchtvaartautoriteiten van de Verenigde Staten zal zijn verleend, een van de overeenkomstsluitende partijen ontevreden is met enig tarief, voorgesteld door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een van beide overeenkomstsluitende partijen voor diensten van het grondgebied van de ene overeenkomstsluitende partij naar een punt of punten binnen het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, zal zij de andere daarvan in kennis stellen vóór het verstrijken van de eerste vijftien (15) van de periode van dertig (30) dagen, bedoeld in paragraaf (B) hierboven, en zullen de overeenkomstsluitende partijen pogen over het passende tarief tot overeenstemming te geraken.

In het geval, dat zodanige overeenstemming wordt bereikt, zal elk der overeenkomstsluitende partijen alles in het werk stellen om zodanig overeengekomen tarief door zijn luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen te doen toepassen.

Indien vóór het verstrijken van de bedoelde dertig (30) dagen zodanige overeenstemming niet kan worden bereikt, dan zal de overeenkomstsluitende partij, die tegen het tarief bezwaar maakte, zodanige stappen mogen nemen als zij noodzakelijk acht om de instelling of voortzetting van de dienst in kwestie, tegen het betwiste tarief, te voorkomen.

(G) Indien in enig geval bij de toepassing van de paragrafen (E) of (F) van dit artikel de luchtvaartautoriteiten van de twee overeenkomstsluitende partijen na overleg, voortvloeiende uit de klacht van een overeenkomstsluitende partij betreffende het voorgestelde tarief of een bestaand tarief van de luchtvaartmaatschappij of lucht-

vaartmaatschappijen van de andere overeenkomstsluitende partij, niet binnen een redelijke tijd tot overeenstemming kunnen komen omtrent het passende tarief, zullen op het verzoek van een van beide de bepalingen van artikel 13 van deze Overeenkomst van toepassing zijn.

Artikel 12

Door elk van beide overeenkomstsluitende partijen kan te allen tijde overleg tussen de bevoegde autoriteiten van beide overeenkomstsluitende partijen verzocht worden teneinde besprekingen te voeren omtrent de uitleg, toepassing, of wijziging van de Overeenkomst of van de Tabel. Zodanig overleg zal aanvangen binnen een termijn van zestig (60) dagen vanaf de datum van ontvangst van het verzoek door het Ministerie van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk der Nederlanden dan wel door het Ministerie van Buitenlandse Zaken van de Verenigde Staten van Amerika, al naar het geval zich voordoet. Wordt overeenstemming omtrent wijziging van de Overeenkomst of haar routetabel bereikt, dan zal zodanige wijziging van kracht worden na bevestiging door middel van een diplomatieke notawisseling.

Artikel 13

Tenzij in deze Overeenkomst anders is bepaald, zullen geschillen tussen de overeenkomstsluitende partijen betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, welke niet door overleg kunnen worden opgelost, met een verzoek om advies worden voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsrechters, waarvan iedere overeenkomstsluitende partij er één zal benoemen, en waarbij omtrent de derde scheidsrechter door de twee aldus gekozen scheidsrechters overeenstemming moet worden bereikt, onder voorwaarde, dat deze derde scheidsrechter geen onderdaan zal zijn van een der overeenkomstsluitende partijen. Elk der overeenkomstsluitende partijen zal een scheidsrechter aanwijzen binnen twee maanden na de datum waarop de ene partij aan de andere partij een diplomatieke nota overhandigt, waarin een scheidsrechterlijke uitspraak in het geschil wordt gevraagd; omtrent de derde scheidsrechter zal binnen een maand na zulk een periode van twee maanden overeenstemming moeten worden bereikt.

Indien een der overeenkomstsluitende partijen in gebreke blijft haar eigen scheidsrechter binnen twee maanden te benoemen of indien omtrent de derde scheidsrechter binnen de gestelde tijd geen overeenstemming wordt bereikt, kan elk der beide partijen de voorzitter van het Internationale Gerechtshof verzoeken de noodzakelijke benoeming of benoemingen te verrichten door de scheidsrechter of scheidsrechters te kiezen.

De overeenkomstsluitende partijen zullen binnen het kader van de haar ten dienste staande bevoegdheden alles in het werk stellen, uitvoering te geven aan het in zulk een advies tot uitdrukking gebrachte

oordeel. Door iedere partij zal de helft van de kosten van het scheids-gerecht worden gedragen.

Artikel 14

Deze Overeenkomst, alle wijzigingen daarvan en alle daarmede verband houdende contracten zullen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Artikel 15

Indien een door beide overeenkomstsluitende partijen aanvaard algemeen multilateraal verdrag inzake het luchtvervoer van kracht wordt, zal deze Overeenkomst met de bepalingen van zodanig Verdrag in overeenstemming worden gebracht.

Artikel 16

Elk der overeenkomstsluitende partijen kan te allen tijde aan de andere mededeling doen van haar voornemen deze Overeenkomst te beëindigen. Een zodanige mededeling zal tegelijkertijd worden gezonden aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie. Indien een zodanige mededeling wordt gedaan, zal deze Overeenkomst ophouden te bestaan één jaar na de datum van ontvangst van die mededeling, tenzij in onderling overleg tussen de overeenkomstsluitende partijen de mededeling, waarin de wens om de Overeenkomst te beëindigen is vervat, wordt ingetrokken voordat die termijn is verstreken. Indien de andere overeenkomstsluitende partij nalaat de ontvangst van de mededeling te bevestigen, zal deze geacht worden te zijn ontvangen veertien dagen na de ontvangst daarvan door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Artikel 17

Deze Overeenkomst zal voorlopig toepassing vinden van de datum van ondertekening af. Nadat de in het Koninkrijk der Nederlanden vereiste grondwettelijke goedkeuring zal zijn verkregen, zal de Overeenkomst definitief in werking treden op de datum van ontvangst door de Regering van de Verenigde Staten van Amerika van een desbetreffende mededeling van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden.

Ten blijk van waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gevolmachtigd door hun onderscheidene Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan in tweevoud te Washington, D.C., de derde dag van april 1957.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

(w.g.) E. H. VAN DER BÈUGEL

Voor de Regering van de Verenigde Staten van Amerika:

(w.g.) CHRISTIAN A. HERTER

TABEL

1. Een of meer luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Regering van de Verenigde Staten, zal of zullen gerechtigd zijn in beide richtingen en via tussenliggende punten luchtdiensten te exploiteren op elk van de omschreven luchtroutes, en om geregelde landingen uit te voeren in het Koninkrijk der Nederlanden op de in deze paragraaf vermelde punten:

- a. Van de Verenigde Staten via tussenliggende punten naar Amsterdam en verder.
- b. Van de Verenigde Staten en/of een luchthaven in de Kanaalzone via tussenliggende punten naar Aruba, Curaçao, St. Maarten, en Paramaribo en verder.

2. Een of meer luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, zal of zullen gerechtigd zijn in beide richtingen en via tussenliggende punten luchtdiensten te exploiteren op elk van de omschreven luchtroutes, en om geregelde landingen uit te voeren in de Verenigde Staten op de in deze paragraaf vermelde punten:

- a. Nederland via tussenliggende punten in het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Newfoundland, en de Azoren naar New York.
- b. Nederland via tussenliggende punten in het Verenigd Koninkrijk, Ierland, IJsland, Groenland, Newfoundland, de Azoren en Montreal naar Houston.
- c. De Nederlandse Antillen via de tussenliggende punten Ciudad Trujillo, Port au Prince, Kingston, Montego Bay, Camaguey, Havana naar Miami.
- d. De Nederlandse Antillen naar New York.

3. Punten op elk van de omschreven routes mogen naar verkiezing door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op elke of alle vluchten worden overgeslagen.

D. GOEDKEURING

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

G. INWERKINGTREDING

Ingevolge artikel 17 zijn de bepalingen der Overeenkomst voorlopig in werking getreden op 3 april 1957 en zullen zij definitief in werking treden op de dag waarop de Amerikaanse Regering van de Nederlandse Regering een mededeling ontvangt, dat de in het Koninkrijk der Nederlanden grondwettelijk vereiste goedkeuring is verkregen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst in overeenstemming met artikel 1, onder C, gelden voor het gehele Koninkrijk.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, waarnaar in artikel 6 der Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* H 165. Zie ook *Trb.* 1954, 18. De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, welke in artikel 14 en elders in de Overeenkomst wordt genoemd, is bij dit Verdrag opgericht.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA), welke vereniging in artikel 11 van de Overeenkomst wordt genoemd, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Van het Statuut van het Internationale Gerechtshof, welk Hof in artikel 13 der Overeenkomst wordt genoemd, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* F 321. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1956, 119.

Ter gelegenheid van de sluiting der Overeenkomst zijn op 3 april 1957 te Washington tussen de Nederlandse Regering en de Amerikaanse Regering nota's gewisseld, waarvan tekst en vertaling luiden als volgt:

Nr. I

April 3, 1957.

Dear Mr. Secretary:

On behalf of the Government of the Kingdom of the Netherlands I express my disappointment that, in concluding the airtransport agreement, it has not been possible at the present moment to include the right to operate air services from the Netherlands to Los Angeles and vice versa by an airline designated by the aforesaid Government.

I want to convey to you the intention of the Government of the Kingdom of the Netherlands to open as soon as possible consultations on the basis of the provisions contained in article 12 of the Agreement in order to include the above mentioned route in the schedule of the Agreement.

Please accept, Mr. Secretary, the assurance of my highest consideration.

Sincerely yours,
(sd.) E. H. VAN DER BEUGEL
Under Secretary of State
for Foreign Affairs.

*The Honorable
John Foster Dulles,
Secretary of State,
Department of State,
Washington, 25, D.C.*

Nr. II

DEPARTMENT OF STATE
WASHINGTON

April 3, 1957.

Dear Mr. van der Beugel:

The Department has noted the disappointment expressed in your letter of April 3, 1957, at the present inability of the United States to grant traffic rights at Los Angeles to the Dutch airline and has noted your intention of requesting at a future date that the United States grant such rights.

As you are aware, the consultation provisions contained in Article 12 of the Agreement are, amongst other things, designed to provide a mechanism by means of which route pattern adjustments may be reviewed on the request of either party to ensure that the Agreement, as far as possible, will be mutually satisfactory.

Sincerely yours,
(sd.) CHRISTIAN A. HERTER
Under Secretary

*His Excellency
E. H. van der Beugel,
Under Secretary of State for
Foreign Affairs of the Netherlands.*

Nr. I

3 april 1957.

Excellentie,

Uit naam van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden geef ik uiting aan mijn teleurstelling over het feit, dat het bij het sluiten van de luchtvaartovereenkomst op het ogenblik niet mogelijk is geweest daarin op te nemen het recht voor een door genoemde Regering aangewezen luchtvaartmaatschappij, luchtdiensten te exploiteren van Nederland naar Los Angeles en vice versa.

Ik wens U op de hoogte te stellen van het voornemen van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, zo spoedig mogelijk besprekingen te beginnen op grondslag van de in artikel 12 der Overeenkomst vervatte bepalingen, opdat de bovenvermelde route in de Tabel van de Overeenkomst wordt opgenomen.

Gelief, Excellentie, de verzekering van mijn zeer bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

Hoogachtend,

(w.g.) E. H. VAN DER BEUGEL

Staatssecretaris van Buitenlandse
Zaken*Zijner Excellentie**John Foster Dulles,**Minister van Buitenlandse Zaken,**Ministerie van Buitenlandse Zaken,**Washington, 25, D.C.*

Nr. II

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN
WASHINGTON

3 april 1957.

Hooggeachte Heer van der Beugel,

Het Ministerie heeft kennis genomen van de in Uw brief van 3 april 1957 tot uitdrukking gebrachte teleurstelling over het feit, dat de Verenigde Staten op het ogenblik niet in staat zijn verkeersrechten in Los Angeles te verlenen aan de Nederlandse luchtvaartmaatschappij, en heeft kennis genomen van Uw voornemen, op een later tijdstip te verzoeken dat de Verenigde Staten die rechten verlenen.

Zoals U weet, is het o.m. de bedoeling van de in artikel 12 van de Overeenkomst vervatte bepalingen omtrent overleg, te voorzien in een procedure door middel waarvan wijzigingen van het route-

schema op verzoek van elk der beide partijen in beschouwing kunnen worden genomen, teneinde te verzekeren dat de Overeenkomst zoveel mogelijk voor beide partijen bevredigend zal zijn.

Hoogachtend,
(w.g.) CHRISTIAN A. HERTER
Staatssecretaris

*Zijner Excellentie
E. H. van der Beugel,
Staatssecretaris van Buitenlandse
Zaken van Nederland.*

Uitgegeven de zestiende april 1957.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,
W. DREES.