

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1993 Nr. 27

A. TITEL

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

B. TEKST

De tekst van de Overeenkomst en bijlage is geplaatst in *Trb.* 1957, 53.

De Overeenkomst is gewijzigd bij Protocol van 31 maart 1978, bij notawisseling van 13 oktober en 22 december 1987, bij notawisseling van 29 januari en 13 maart 1992 en bij notawisseling van 14 oktober 1992.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1957, 53.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1957, 197, rubriek J van *Trb.* 1988, 117 en van *Trb.* 1992, 63 en 177.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1957, 197 en *Trb.* 1987, 149.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1957, 53 en 197, *Trb.* 1969, 243, *Trb.* 1979, 145, *Trb.* 1987, 33 en 149, *Trb.* 1988, 12 en 117 en *Trb.* 1992, 63 en 177.

Wijzigingen van 14 oktober 1992

De vertaling in het Nederlands van de op 14 oktober 1992 te 's-Gravenhage gewisselde nota's (tekst in rubriek J van *Trb.* 1992, 177) luidt als volgt:

Nr. I

MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

's-Gravenhage, 14 oktober 1992

Mijnheer de Tijdelijk Zaakgelastigde,

Ik heb de eer te verwijzen naar de onderhandelingen tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika, die van 1 tot 4 september 1992 te Washington D.C. werden gevoerd, inzake de bilaterale betrekkingen op het gebied van het luchtvervoer tussen het Koninkrijk der Nederlanden in Europa en de Verenigde Staten van Amerika, en in het licht van de tijdens die onderhandelingen bereikte overeenstemming heb ik de eer voor te stellen dat de Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Amerika van 3 april 1957, als gewijzigd, en het Protocol met betrekking tot de Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Amerika van 1957, van 31 maart 1978, als gewijzigd, als volgt worden gewijzigd:

1. Artikel 1 van de Luchtvaartovereenkomst van 3 april 1957, als gewijzigd ('de Overeenkomst') en artikel 1 van het Protocol van 31 maart 1978, als gewijzigd ('het Protocol') worden gewijzigd door de onderstaande veranderingen en toevoegingen daarin aan te brengen:

a. 'luchtdienst' betekent geregelde luchtdienst of charterluchtdienst of beide, naar het zinsverband vereist, uitgevoerd door luchtvaartuigen voor het openbaar vervoer, tegen vergoeding, van passagiers, vracht of post, afzonderlijk of gecombineerd;

b. 'Verdrag' betekent het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ter ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944 en omvat: i. alle wijzigingen daarop die in werking zijn getreden ingevolge artikel 94, letter a, daarvan en zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen; en ii. alle Bijlagen of wijzigingen daarvan aangenomen krachtens artikel 90 van dat Verdrag, voor zover die wijziging of Bijlage op een bepaald tijdstip van kracht is voor beide Overeenkomstsluitende Partijen;

c. 'aangewezen luchtvaartmaatschappij' betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de voorwaarden van deze Overeenkomst;

d. ‚gebruiksvergoeding’ betekent een aan de luchtvaartmaatschappijen in rekening gebrachte vergoeding voor het ter beschikking stellen van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsgoederen of -voorzieningen, met inbegrip van daarmee samenhangende diensten en voorzieningen.

2. Artikel 2 van de Overeenkomst wordt vervangen door het onderstaande:

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het verrichten van haar internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om landingen, anders dan voor verkeersdoeleinden, op haar grondgebied te maken.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst vervatte rechten voor het exploiteren van geregelde internationale luchtdiensten op de in Bijlage 1 omschreven routes en van internationale charterluchtdiensten zoals omschreven in artikel 4 van het Protocol van 1978, als gewijzigd. Deze diensten, zowel geregelde diensten als charterdiensten, worden hierna ‚de overeengekomen diensten’ genoemd en deze routes worden ‚de omschreven routes’ genoemd. Bij de exploitatie van een overeengekomen dienst genieten de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij, naast de in het eerste lid van dit artikel omschreven rechten, het recht landingen te maken op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor het aan boord nemen en afzetten van passagiers, vracht of post, afzonderlijk of gecombineerd.

3. Geen van de bepalingen van het tweede lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(-en) van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, passagiers, vracht of post aan boord te nemen die worden vervoerd tegen beloning en zijn bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. Artikel 3 van de Overeenkomst en artikel 2 van het Protocol worden vervangen door het onderstaande:

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht zoveel luchtvaartmaatschappijen als zij wenst aan te wijzen voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten in overeenstemming met deze Overeenkomst en zulke aanwijzingen in te trekken of te wijzigen. Deze aanwijzingen worden aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk langs diplomatieke weg toegezonden en geven aan of de

luchtvaartmaatschappij gemachtigd is de in deze Overeenkomst omschreven geregelde luchtdienst of charterluchtdienst dan wel beide te verrichten.

2. Na ontvangst van deze aanwijzing en van de aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de voorgeschreven vorm en op de voorgeschreven wijze, van exploitatievergunningen en technische vergunningen, verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij zonder onnodige procedurele vertraging de vereiste exploitatievergunningen en technische vergunningen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(-en), mits de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de in deze Overeenkomst vervatte normen en in staat is te voldoen aan de gewoonlijk op de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die de aanvraag of aanvragen beziet.

4. Artikel 4 van de Overeenkomst wordt vervangen door het onderstaande:

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor het voorrecht van de uitoefening van de in deze Overeenkomst bepaalde rechten niet te verlenen aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, het te schorsen, te beperken, voorwaarden daaraan te verbinden of het in te trekken, ingeval niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of ingeval die luchtvaartmaatschappij na laat de in artikel 5 bedoelde wetten of voorschriften na te leven, dan wel ingeval de luchtvaartmaatschappij of de regering die haar aanwijst anderszins in gebreke blijft haar verplichtingen ingevolge deze Overeenkomst na te komen of te voldoen aan de voorwaarden waaronder de rechten worden verleend overeenkomstig deze Overeenkomst.

5. Aan artikel 6 van de Overeenkomst wordt het onderstaande lid toegevoegd:

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan verzoeken om overleg betreffende de veiligheidsnormen en -vereisten die worden aangehouden en gehanteerd door de andere Overeenkomstsluitende Partij betreffende luchtvaartvoorzieningen, vliegtuigbemanning, luchtvaartuigen en de exploitatie van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen na zulk overleg tot de conclusie komt dat de andere Overeenkomstsluitende Partij de veiligheidsnormen en -vereisten op deze terreinen die gelijk zijn aan of liggen boven de minimumnormen die ingevolge het Verdrag kunnen worden gesteld, niet daadwerkelijk aanhoudt en hanteert, zal zij de

andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis stellen van deze conclusie en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om de veiligheidsnormen en -vereisten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een niveau te brengen dat ten minste gelijk is aan de minimumnormen die ingevolge het Verdrag kunnen worden gesteld, en neemt de andere Overeenkomstsluitende Partij passende corrigerende maatregelen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning of technische vergunning van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen niet te verlenen, in te trekken of te beperken ingeval de andere Overeenkomstsluitende Partij deze passende maatregelen niet binnen een redelijke tijd treft.

6. Artikel 10 bis van het Protocol wordt geschrapt en artikel 10 van het Protocol wordt vervangen door het onderstaande:

1. De luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de bevordering en verkoop van luchtvervoer.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(-en) van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft/hebben het recht, overeenkomstig de wetten en voorschriften betreffende binnenkomst, verblijf en tewerkstelling van de andere Overeenkomstsluitende Partij, het leidinggevend, verkopend, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is voor het verzorgen van luchtdiensten, te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan haar eigen afhandeling op de grond verrichten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij („afhandeling in eigen beheer”) of, naar keuze, voor al deze of een gedeelte van deze diensten een keuze maken uit concurrerende vertegenwoordigers. Deze rechten zijn slechts onderworpen aan de fysieke beperkingen voortvloeiend uit overwegingen van veiligheid van de luchthaven. Wanneer zulke overwegingen afhandeling in eigen beheer uitsluiten, zijn de diensten op de grond beschikbaar voor alle luchtvaartmaatschappijen op voet van gelijkheid; de vergoedingen zijn gebaseerd op de kosten van de verleende diensten; en deze diensten dienen vergelijkbaar te zijn met de soort en kwaliteit van de diensten als afhandeling in eigen beheer mogelijk zou zijn.

4. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks luchtvervoer te verkopen en naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappij zulks te doen door tussenkomst van haar vertegenwoordigers. Elke luchtvaartmaat-

schappij heeft het recht dit vervoer te verkopen en het staat een ieder vrij dit luchtvervoer te kopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij inwisselbare valuta's van andere landen.

5. Het is de luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan plaatselijke kosten, met inbegrip van aankopen van brandstof, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te betalen in plaatselijke valuta. De luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen naar goeddunken deze kosten betalen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij in vrij inwisselbare valuta's overeenkomstig de plaatselijke valutavoorschriften.

6. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht het batig saldo van plaatselijke inkomsten en plaatselijk uitgegeven bedragen in te wisselen en op verzoek naar haar land over te maken. Inwisseling en overmaking worden onverwijld toegestaan zonder beperkingen of belastingheffing daarover tegen de op lopende transacties toepasselijke wisselkoers geldend op het tijdstip waarop deze inkomsten worden aangeboden ter inwisseling en overmaking.

7. Onverminderd andere bepalingen van deze Overeenkomst, als gewijzigd, is het luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen zonder beperking toegestaan in samenhang met internationaal luchtvervoer alle vormen van grondvervoer voor vracht te gebruiken van of naar punten op de grondgebieden van de Partijen of derde landen, met inbegrip van vervoer van of naar alle luchthavens met douanefaciliteiten, alsmede met inbegrip, indien van toepassing, van het recht vracht onder douanetoezicht te vervoeren krachtens de van toepassing zijnde wetten en voorschriften. Die vracht heeft, ongeacht of deze per grond- of luchtvervoer wordt verplaatst, toegang tot de douanebehandeling en -voorzieningen op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun eigen grondvervoer te verrichten, dan wel hierin te voorzien door middel van regelingen met andere grondvervoermaatschappijen, met inbegrip van grondvervoer verricht door andere luchtvaartmaatschappijen en maatschappijen die indirect luchtvrachtovervoer verzorgen. Deze diensten van gecombineerd vrachtovervoer mogen worden aangeboden tegen één totaalprijs voor het lucht- en grondvervoer te zamen, mits de verzenders niet worden misleid met betrekking tot de feiten aangaande dat vervoer.

7. Artikel 7, letters b, c en d, van de Overeenkomst wordt vervangen door het onderstaande:

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij zijn door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in internationaal luchtvervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen, hun normale uitrustingsstukken,

gronduitrusting, brandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, reserve-onderdelen (met inbegrip van motoren), proviand (met inbegrip van doch niet beperkt tot levensmiddelen, dranken en sterke drank, tabak en andere produkten bestemd om in beperkte hoeveelheden tijdens de vlucht aan de passagiers te worden verkocht of door dezen te worden gebruikt) en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van in internationaal luchtvervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen, op basis van wederkerigheid, vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, belastingen, heffingen, rechten en soortgelijke vergoedingen en kosten die door de nationale autoriteiten worden opgelegd en niet zijn gebaseerd op de kosten van de diensten, mits zulke uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het vliegtuig blijven.

2. Eveneens zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van de belastingen, heffingen, rechten, vergoedingen en lasten bedoeld in het eerste lid van dit artikel, met uitzondering van kosten gebaseerd op de kosten van de verleende dienst:

a. proviand ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij en aan boord genomen, binnen redelijke grenzen, voor gebruik in de vertrekkende in internationaal luchtvervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zelfs wanneer deze voorraden worden gebruikt op een deel van de reis boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord worden genomen;

b. gronduitrusting en reserve-onderdelen (met inbegrip van motoren) ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij voor de dienstverlening aan het luchtvaartuig, het onderhoud of het herstel van in internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c. brandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij voor gebruik aan boord van een in internationaal luchtvervoer geëxploiteerd luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zelfs wanneer deze voorraden worden gebruikt op een deel van de reis boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord worden genomen; en

d. verkoopbevorderend en reclamemateriaal ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij en binnen redelijke grenzen aan boord genomen voor gebruik in internationaal luchtvervoer geëxploiteerde vertrekkende luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zelfs wanneer deze voorraden worden gebruikt op een deel

van de reis boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord worden genomen.

3. Er kan worden verlangd dat de in het eerste en het tweede lid van dit artikel bedoelde uitrustingsstukken en voorraden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten worden gehouden.

4. De in dit artikel bepaalde vrijstellingen gelden ook wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij een contract hebben gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij die eveneens zodanige vrijstellingen van de andere Overeenkomstsluitende Partij geniet, betreffende het lenen of overbrengen naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van de in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde goederen.

8. Artikel 7, letter a, van de Overeenkomst en artikel 10, letter b, van het Protocol worden vervangen door het onderstaande:

1. Gebruiksvergoedingen die door de daartoe bevoegde autoriteiten of organen van de ene Overeenkomstsluitende Partij in rekening kunnen worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen billijk, redelijk, en non-discriminatoir te zijn en naar billijkheid te worden verdeeld over de categorieën gebruikers. In elk geval worden deze gebruiksvergoedingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening gebracht op voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die gelden voor andere luchtvaartmaatschappijen op het tijdstip waarop de vergoedingen in rekening worden gebracht.

2. Aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in rekening gebrachte verbruiksvergoedingen kunnen een weerspiegeling zijn van, doch mogen niet meer bedragen dan, een billijk gedeelte van de volledige kosten van de daartoe bevoegde autoriteiten of organen voor het verschaffen van de desbetreffende luchthaven-, luchtvaartnavigatie-, luchthavenmilieutechnische en de veiligheid van de luchtvaart betreffende voorzieningen en diensten en kunnen in het geval van luchthavens een redelijk rendement omvatten van de activa, na afschrijving. De voorzieningen en diensten waarvoor vergoedingen in rekening worden gebracht worden efficiënt verschaft. Van veranderingen in gebruiksheffingen dient op redelijke termijn voorafgaande kennisgeving te worden gedaan.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen de autoriteiten of organen op haar grondgebied die bevoegd zijn kosten in rekening te brengen en de luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken, en bevordert dat de autoriteiten of organen die bevoegd zijn kosten in rekening te brengen

en de luchtvaartmaatschappijen de gegevens uitwisselen die nodig kunnen zijn voor een nauwkeurige toetsing van de redelijkheid van de kosten in het licht van de beginselen van het eerste en tweede lid van dit artikel.

9. Artikel 8 van de Overeenkomst en artikel 5 van het Protocol worden vervangen door het onderstaande:

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen op eerlijke, gelijke en non-discriminatoire wijze in de gelegenheid tot concurrentie met de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen beperkt eenzijdig de omvang van het verkeer, de frequentie of de regelmaat van de dienst, dan wel het type of de typen luchtvaartuig(en) geëxploiteerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, behalve voor zover noodzakelijk is om redenen van douanetechnische, technische, operationele of milieutechnische aard, onder eenvormige voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen legt aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij een verplichting tot eerste weigering, een proportionele beperking („uplift ratio”), een heffing voor verklaring van geen bezwaar of enige andere eis op met betrekking tot de capaciteit, de frequentie of het vervoer die onverenigbaar zou zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.

4. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen verlangt dat luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienstregelingen, programma's voor charterluchtdiensten, of vluchtuitvoeringsplannen ter goedkeuring aan haar voorleggen, behalve voor zover vereist op non-discriminatoire basis, om eenvormige voorwaarden te handhaven als voorzien in het tweede lid van dit artikel, of als specifiek in deze Overeenkomst toegestaan. Indien een Overeenkomstsluitende Partij indiening van gegevens ter informatie verlangt, beperkt zij de administratieve last van de vereisten en procedures betreffende indiening voor tussenpersonen in het luchtvervoer en voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot een minimum.

10. Artikel 13 van de Overeenkomst wordt vervangen door het onderstaande:

1. Geschillen met betrekking tot deze Overeenkomst, die geen geschillen zijn betreffende artikel 11 (Prijstelling), die niet zijn

opgelost in een eerste ronde van officieel overleg, kunnen ter beslissing aan een persoon of instantie worden voorgelegd. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen niet tot overeenstemming komen wordt het geschil op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen onderworpen aan arbitrage in overeenstemming met de in het onderstaande uiteengezette procedures.

2. Arbitrage geschiedt door een scheidsgerecht van drie scheidsmannen dat als volgt wordt samengesteld:

a. binnen 30 dagen na ontvangst van een verzoek om arbitrage benoemt elke Overeenkomstsluitende Partij één scheidsman. Binnen 60 dagen nadat deze twee scheidsmannen zijn benoemd, benoemen zij in onderlinge overeenstemming een derde scheidsman, die optreedt als Voorzitter van het scheidsgerecht;

b. indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen nalaat een scheidsman te benoemen, of indien de derde scheidsman niet is benoemd overeenkomstig letter a van dit lid, kan elk der Overeenkomstsluitende Partijen de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken binnen 30 dagen de vereiste scheidsman of scheidsmannen te benoemen. Indien de President van de Raad dezelfde nationaliteit bezit als een van de Overeenkomstsluitende Partijen verricht de Vice-President met de hoogste anciënniteit die niet om die reden gediskwalificeerd is, de benoeming.

3. Behalve zoals anderszins door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen, bepaalt het scheidsgerecht de grenzen van zijn jurisdictie, in overeenstemming met deze Overeenkomst en stelt het zijn eigen procedure vast. Wanneer het scheidsgerecht eenmaal is gevormd heeft het de jurisdictie om een voorlopige regeling te treffen in afwachting van zijn definitieve beslissing. Op aanwijzing van het scheidsgerecht of op verzoek van een van de Overeenkomstsluitende Partijen wordt uiterlijk 15 dagen nadat het scheidsgerecht volledig is samengesteld, een conferentie gehouden ter bepaling van de precieze onderwerpen waarop de arbitrage betrekking zal hebben en de specifieke procedures die moeten worden gevolgd.

4. Behalve zoals anderszins door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen of zoals bevolen door het scheidsgerecht, dient elke Overeenkomstsluitende Partij binnen 45 dagen nadat het scheidsgerecht volledig is samengesteld een memorandum in. De replieken dienen 60 dagen daarna te worden gegeven. Het scheidsgerecht houdt, op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen of naar eigen goeddunken, een hoorzitting binnen 15 dagen nadat de replieken ingediend moeten zijn.

5. Het scheidsgerecht streeft ernaar een schriftelijke beslissing te geven binnen 30 dagen na afloop van de hoorzitting of, indien er geen hoorzitting wordt gehouden, na de datum waarop beide replieken zijn

ingediend, naar gelang welke van beide tijdstippen het eerst valt. De beslissing van de meerderheid van het scheidsgerecht is doorslaggevend.

6. De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen binnen 15 dagen nadat de beslissing is gegeven verzoeken indienen om verduidelijking ervan en een eventuele verduidelijking wordt verstrekt binnen 15 dagen na dat verzoek.

7. Elke Overeenkomstsluitende Partij geeft, in overeenstemming met haar nationale wetgeving, volledige uitvoering aan elke beslissing of uitspraak van het scheidsgerecht. Ingeval de ene Overeenkomstsluitende Partij geen uitvoering aan een beslissing of uitspraak geeft, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij passende evenredige stappen nemen.

8. De kosten van het scheidsgerecht, met inbegrip van de vergoedingen en kosten van de scheidsmannen, worden gelijkelijk tussen de Overeenkomstsluitende Partijen gedeeld. Kosten van de President of de Vice-President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in verband met de procedures bedoeld in het tweede lid, letter b, van dit artikel worden als deel van de kosten van het scheidsgerecht beschouwd.

11. Artikel 16 van de Overeenkomst wordt gewijzigd door de zinsnede, 'één jaar na de datum van ontvangst' te vervangen door, 'twee jaar na de datum van ontvangst'.

12. De paragrafen 2A en B, 3 en 4 van de huidige Routetabel worden vervangen en er wordt een paragraaf 5 toegevoegd, als volgt:

2A. Van Nederland via tussenliggende punten naar een punt of punten in de Verenigde Staten en verdergelegen punten.

3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan, op één vlucht of alle vluchten, naar keuze:

- A. vluchten in één of beide richtingen uitvoeren;
- B. verschillende vluchtnummers binnen de vlucht van één vliegtuig combineren;
- C. punten op de routes aandoen in iedere combinatie en iedere volgorde (hetgeen kan omvatten dat tussenliggende punten als verder gelegen punten worden aangedaan en verder gelegen punten als tussenliggende punten);
- D. landingen overslaan op een of meerdere punten;
- E. op ieder punt op de routes vervoer overbrengen van een van zijn vliegtuigen naar een van zijn andere vliegtuigen;
- F. punten na een punt op zijn grondgebied aandoen met of zonder verandering van vliegtuig of vluchtnummer en deze diensten

aan het publiek aanbieden en adverteren als doorgaande diensten;

zonder beperking wat betreft richting of in geografisch opzicht en zonder verlies van rechten om vervoer te verrichten dat ingevolge deze Overeenkomst is toegestaan, met dien verstande dat de dienst een punt moet aandoen op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

4. Op iedere bovenaangegeven routesector of routesectoren kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationaal luchtvervoer verrichten zonder enige beperking wat betreft verandering, op een punt op de route, van type of aantal geëxploiteerde luchtvaartuigen, mits in de vertrekkende richting het vervoer na zulk een punt een voortzetting is van het vervoer vanaf het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en, in de inkomende richting, het vervoer naar het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting van het vervoer na zulk een punt is.

5. Bij de exploitatie of het aanbod van toegestane diensten op de overeengekomen routes kunnen aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen, die in het bezit zijn van een passende vergunning om deze dienst te bieden, op basis van wederkerigheid en behoudens de eisen die gewoonlijk op zulke regelingen worden toegepast, samenwerkingsregelingen aangaan zoals overeenkomsten inzake *blocked space*, gezamenlijke vluchtuitvoering of lease-overeenkomsten, met een andere luchtvaartmaatschappij en/of onderneming die ook een passende vergunning bezit, mits zulke regelingen geen cabotage of samenvoeging van inkomsten inhouden, tenzij zulke samenvoeging van inkomsten door beide Overeenkomstsluitende Partijen is toegestaan.

13. Artikel 4, letters a en b van het Protocol worden vervangen door het onderstaande:

a. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft/hebben het recht internationaal chartervervoer van passagiers (en hun bagage) en/of vracht te verrichten tussen een punt of punten in de ene Overeenkomstsluitende Partij via tussenliggende punten naar een punt of punten in de andere Overeenkomstsluitende Partij en verdergelegen punten, met dien verstande dat de dienst een punt moet aandoen op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

Bij het uitvoeren van de onder dit artikel vallende diensten heeft/hebben de luchtvaartmaatschappij(en) van een Overeenkomstsluitende Partij ook het recht:

1. te landen op elk punt binnen of buiten het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen;
2. vervoer te verrichten via het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
3. op hetzelfde luchtvaartuig vervoer te combineren van oorsprong uit het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij met vervoer van oorsprong uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
4. op hetzelfde luchtvaartuig vervoer te combineren van oorsprong uit of bestemd voor een punt of punten na een op haar grondgebied gelegen punt met vervoer tussen de V.S. en Nederland; en
5. op hetzelfde luchtvaartuig vervoer te combineren afkomstig uit of bestemd voor een tussenliggend punt of tussenliggende punten of vervoer van oorsprong uit of bestemd voor een punt of punten verder gelegen dan het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen met vervoer tussen de V.S. en Nederland.

Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij om vervoer te verrichten dat niet onder dit artikel valt, in welwillende overweging op basis van hoffelijkheid en wederkerigheid.

b. Een door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij die internationale charterluchtdiensten verricht die hun oorsprong hebben op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, kan zich naar keuze houden aan de wetten, voorschriften en regels inzake charters van haar eigen land of aan die van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien een Overeenkomstsluitende Partij verschillende regels, voorschriften, voorwaarden, bedingen of beperkingen toepast op een of meer van haar luchtvaartmaatschappijen, of op luchtvaartmaatschappijen van verschillende landen, is elke aangewezen luchtvaartmaatschappij aan de minst beperkende criteria onderworpen. Geen enkele bepaling in deze paragraaf beperkt evenwel de rechten van de ene Overeenkomstsluitende Partij om van ingevolge dit artikel door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te verlangen dat deze zich houden aan de eisen betreffende de bescherming van de gelden van passagiers en de rechten van passagiers inzake annulering en teruggave van gelden.

Ik stel voor dat indien het bovenstaande voorstel aanvaardbaar is voor de Regering van de Verenigde Staten van Amerika, deze nota en uw nota in antwoord daarop waarin deze aanvaarding tot uitdrukking wordt gebracht, een overeenkomst tussen onze beide regeringen vormen, die in werking treedt na een diplomatieke notawisseling na de voltooiing van alle vereiste binnenlandse procedures van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden. In afwachting van de

inwerkingtreding worden de bepalingen van deze overeenkomst voorlopig toegepast vanaf de datum van uw antwoord-nota.

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

(w.g.) H. VAN DEN BROEK

*De Heer Thomas H. Gewecke
Tijdelijk Zaakgelastigde van de
Ambassade van de Verenigde Staten
van Amerika
te 's-Gravenhage*

Nr. II

AMBASSADE VAN DE VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA

's-Gravenhage, 14 oktober 1992

Excellentie,

Ik heb de eer de ontvangst te bevestigen van Uwer Excellentie's nota van 14 oktober 1992, die als volgt luidt:

(zoals in Nr. I)

Ik heb de eer Uwe Excellentie, namens de Regering van de Verenigde Staten van Amerika, mede te delen dat zij het bovenstaande voorstel van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aanvaardt, en te bevestigen dat Uwer Excellentie's nota en dit antwoord een overeenkomst tussen onze beide regeringen vormen, waarvan de bepalingen voorlopig worden toegepast vanaf de datum van deze nota en die in werking treedt na een latere notawisseling na de voltooiing van alle vereiste binnenlandse procedures van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden.

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

(w.g.) THOMAS H. GEWECKE

Tijdelijk zaakgelastigde

*Zijner Excellentie
Hans van den Broek
Minister van Buitenlandse Zaken
's-Gravenhage*

Uitgegeven de *negentiende* februari 1993.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

R. F. M. LUBBERS