

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1988 Nr. 12

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 Overeenkomst en bijlage is geplaatst in *Trb.* 1957, 53.
De Overeenkomst is gewijzigd bij Protocol van 31 maart 1978 en zal worden gewijzigd door de in rubriek J hieronder afgedrukte overeenkomst.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1957, 53.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1957, 197.

G. INWERKINGTREDING

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

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1957, 53 en 197, *Trb.* 1969, 243, *Trb.* 1979, 145 en *Trb.* 1987, 33 en 149.

Op 13 oktober en 22 december 1987 zijn te Washington nota's gewisseld tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika tot wijziging van

de onderhavige Overeenkomst, zoals gewijzigd, en van het Protocol van 31 maart 1978.

De tekst van de nota's luidt als volgt:

Nr. I

The Department of State refers the Embassy of the Kingdom of the Netherlands to the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Kingdom of the Netherlands, signed at Washington April 3, 1957, as amended ("the Agreement") and the Protocol relating to the Agreement, signed at Washington March 31, 1978, as amended ("the Protocol").

Having regard to the Memorandum of Understanding signed by representatives of the two Governments on July 16, 1987, the Department proposes that, in accordance with Article 12 of the Agreement, the following amendments to the Agreement and the Protocol be confirmed:

1. Paragraph 1 of the Schedule attached to the Agreement shall be amended to read as follows:

"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 in both directions, and to make scheduled landings in the Kingdom of the Netherlands at the points specified in this paragraph:

- a. The United States via intermediate points to a point or points in the Netherlands and beyond.
- b. The United States via intermediate points to Aruba, Curaçao, and St. Maarten and beyond."

2. Paragraph 2 of the Schedule attached to the Agreement shall be amended to read as follows:

"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 in both directions, and to make scheduled landings in the United States at the points specified in this paragraph:

- a. The Netherlands to New York¹⁾, Chicago, Houston, Los Angeles, Orlando²⁾, and Atlanta³⁾.
- b. The Netherlands via Montreal to Houston.⁴⁾
- c. The Netherlands Antilles via the intermediate points Santo Domingo, Port au Prince, Kingston, Montego Bay, Camaguey, Havana, to Miami.⁵⁾
- d. The Netherlands Antilles to New York.
- e. The Netherlands Antilles to San Juan⁵⁾.

Footnote 1: The Netherlands carrier(s) is authorized to navigate aircraft, in all-cargo services only, on Route 2 a. between Montreal, Canada and New York, New York without traffic rights between Montreal and New York.

Footnote 2: Orlando may be served beginning April 1, 1988. On and after that date, the Netherlands carrier(s) is authorized to navigate aircraft between Orlando and a total of two points to be selected from among Mexico, Guatemala, Belize, El Salvador, Honduras, Costa Rica, Panama and/or South America, without traffic rights, except its own stopover traffic at Orlando. Such points are to be selected by the Netherlands and notified to the United States, and may be changed only upon agreement of the Contracting Parties.

Footnote 3: The Netherlands carrier(s) is authorized to navigate aircraft on Route 2 a. between Montreal and Mexico City, on the one hand, and Atlanta, without traffic or stopover rights between these foreign points and Atlanta.

Footnote 4: The Netherlands carrier(s) is authorized to navigate aircraft on Route 2 b. between Houston and Mexico City, without traffic rights between Houston and Mexico City, and without stopover rights at Houston.

Footnote 5: Air services on this route shall not be operated by KLM, either directly or indirectly."

3. With respect solely to North Atlantic international air transportation, the following new paragraph "(G)" shall be added to Article 1 of the Agreement:

"(G) The term "price" shall mean any fare, rate or price to be charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or price for carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation."

4. With respect solely to North Atlantic international air transportation, Article 6 of the Protocol shall be deleted and Article 11 of the Agreement shall be amended to read as follows:

"Article 11

(a) Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each airline of the Contracting Parties based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- (1) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- (2) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive because of the abuse of a dominant position; and
- (3) protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect government subsidy or support.

(b) Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Noti-

fication or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public for traffic originating in the territory of either Contracting Party.

(c) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price charged or proposed to be charged by (1) an airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, including transportation on an interline or intra-line basis, or (2) an airline of one Contracting Party for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country, including transportation on an interline or intra-line basis, in markets where the other Contracting Party and such third country are parties to an agreement or arrangement which establishes a mutual-disapproval regime for prices of the airlines of the other Contracting Party. Without mutual agreement, such prices shall go into or continue in effect. If either Contracting Party is dissatisfied with any price, it shall request consultations, and notify the other Contracting Party of the reasons it believes such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (a) of this Article, as soon as possible. In the case of a proposed price, such notification shall be given no less than 15 days before the proposed effectiveness date. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect.

(d) Notwithstanding any other provision of this Article, each Contracting Party shall allow any airline of either Contracting Party to meet any price charged in the marketplace for international air transportation, including combinations of prices via points in the territory of one or both Contracting Parties or of a third country. As used herein, the term "meet" means the right to continue or institute, on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price or such price through a combination of prices on a direct, interline or intra-line basis, notwithstanding differences in conditions including, but not limited to, those relating to airports, routing, distance, timing, connections, aircraft type, aircraft configuration, or change of aircraft."

5. Article 2(c) of the Protocol shall be amended to read: "(c) Airlines of a Contracting Party whose designation allows the exercise of charter air service rights shall be permitted to exercise those rights as specified in Article 4 of this Protocol, as amended."

6. Article 4 of the Protocol shall be amended to read as follows:

“Article 4

Charter Air Services

(a) The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to carry international charter traffic in passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo:

(1) between any point or points in the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s) and any point or points in the territory of the other Contracting Party; and

(2) between any point or points in the territory of the other Contracting Party and any point or points in a third country or countries, provided that such traffic is carried via the carrier's homeland and makes a stopover in the homeland for at least two consecutive nights.

In the performance of services covered by this Article, the airline(s) of one Contracting Party shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Contracting Party; (2) to carry traffic through the other Contracting Party's territory; and (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Contracting Party's territory with traffic that originated in the other Contracting Party's territory. Each Contracting Party shall extend favorable consideration to applications by the designated airline(s) of the other Contracting Party to carry traffic not covered by this Article on the basis of comity and reciprocity.

(b) With regard to traffic originating in the territory of either Contracting Party, each airline performing air transportation under this Article shall comply with such laws, regulations and rules of the Contracting Party in whose territory the traffic originates, whether on a one-way or roundtrip basis, as that Contracting Party now or hereafter specifies shall be applicable to such transportation. In addition, the designated airline(s) of one Contracting Party may also operate charters with traffic originating in the territory of the other Contracting Party in compliance with the laws, regulations and rules of the first Contracting Party, except those specifically provided by the other Contracting Party for the protection of consumer funds. When such regulations or rules of one Contracting Party apply more restrictive terms, conditions or limitations to one or more of its airlines, the designated airline(s) of the other Contracting Party shall be subject to the least restrictive of such terms, conditions or limitations. Moreover, if the aeronautical authorities of either Contracting Party promulgate regulations or rules which apply different conditions to different countries, each Contracting Party shall apply the least restrictive regulation or rule to the designated airline(s) of the other Contracting Party.

(c) Neither Contracting Party shall require a designated airline of the other Contracting Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Contracting Party on a one-way or roundtrip basis, to submit more than a declaration of conformity with the laws, regulations and rules of that other Contracting Party referred to under paragraph (b) of this Article or of a waiver of these regulations or rules granted by the aeronautical authorities of that other Contracting Party."

If the foregoing amendments are acceptable to the Government of the Kingdom of the Netherlands, the Department proposes that this note and the Embassy's note in reply to that effect shall constitute an agreement between the two Governments. The terms of this agreement shall be applied provisionally from the date of the Embassy's note in reply and shall enter into force on the date on which the Government of the United States of America is informed by diplomatic note that all necessary internal procedures have been completed by the Government of the Kingdom of the Netherlands.

Department of State,
Washington, October 13, 1987

Nr. II

VA/13092

The Royal Netherlands Embassy presents its compliments to the Department of State and has the honour to acknowledge receipt of the Department's note of 13 October 1987, which reads as follows:

(Zoals in Nr. I)

The Embassy has the honour to inform that the amendments are acceptable to the Government of the Kingdom of The Netherlands. The Department's note together with this note in reply thereto shall constitute an agreement between the Government of The Kingdom of the Netherlands and the Government of the United States of America, which shall be applied provisionally as from the date of receipt of this note and shall enter into force on the date on which the Government of the United States of America is informed by diplomatic note that all necessary internal procedures have been completed in The Kingdom of the Netherlands.

The Royal Netherlands Embassy avails itself of this opportunity to renew to the Department of State the assurance of its highest consideration.

Washington, D.C.
December 22, 1987

De vertaling in het Nederlands van de nota's luidt als volgt:

Nr. I

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken verwijst de Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden naar de op 3 april 1957 te Washington ondertekende Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van de Verenigde Staten van Amerika, en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, als gewijzigd, („de Overeenkomst”) en naar het op 31 maart 1978 te Washington ondertekende Protocol betreffende deze Overeenkomst, als gewijzigd, („het Protocol”).

Gelet op het Memorandum van Overeenstemming, door vertegenwoordigers van beide Regeringen ondertekend op 16 juli 1987, stelt het Ministerie voor dat overeenkomstig artikel 12 van de Overeenkomst de volgende wijzigingen in de Overeenkomst en in het Protocol worden bevestigd:

1. De eerste alinea van de Tabel bij de Overeenkomst wordt als volgt gewijzigd:

„1. Een of meer luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Regering van de Verenigde Staten, zal of zullen gerechtigd zijn in beide richtingen 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 alinea vermelde punten:

a. De Verenigde Staten via tussenliggende punten naar een of meer punten in Nederland en verder.

b. De Verenigde Staten via tussenliggende punten naar Aruba, Curaçao, en St. Maarten en verder.”

2. De tweede alinea van de Tabel bij de Overeenkomst wordt als volgt gewijzigd:

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

a. Nederland naar New York ¹⁾, Chicago, Houston, Los Angeles, Orlando ²⁾, en Atlanta ³⁾.

- b. Nederland via Montreal naar Houston ⁴⁾.
- c. De Nederlandse Antillen via de tussenliggende punten Santo Domingo, Port au Prince, Kingston, Montego Bay, Camaguey, Havana naar Miami ⁵⁾.
- d. De Nederlandse Antillen naar New York.
- e. De Nederlandse Antillen naar San Juan⁵⁾.

Voetnoot 1: Het is de Nederlandse luchtvaartmaatschappij(en) toegestaan om uitsluitend voor vrachtdiensten op Route 2a. tussen Montreal, Canada en New York, luchtvaartuigen te vliegen, zonder verkeersrechten tussen Montreal en New York.

Voetnoot 2: Orlando mag vanaf 1 april 1988 worden aangedaan. Op en na die datum is het de Nederlandse luchtvaartmaatschappij(en) toegestaan luchtvaartuigen te vliegen tussen Orlando en in totaal 2 punten, te kiezen uit Mexico, Guatemala, Belize, El Salvador, Honduras, Costa Rica, Panama en/of Zuid-Amerika, zonder verkeersrechten, behalve het eigen stopverkeer in Orlando. Deze punten moeten door Nederland gekozen worden en ter kennis van de Verenigde Staten worden gebracht en mogen alleen bij overeenstemming tussen de Overeenkomstsluitende Partijen worden gewijzigd.

Voetnoot 3: Het is de Nederlandse luchtvaartmaatschappij(en) toegestaan om op Route 2a. tussen Montreal en Mexico City, enerzijds, en Atlanta luchtvaartuigen te vliegen, zonder verkeers- of stopoverrechten tussen die buitenlandse punten en Atlanta.

Voetnoot 4: Het is de Nederlandse luchtvaartmaatschappij(en) toegestaan om op Route 2b. tussen Houston en Mexico City luchtvaartuigen te vliegen, zonder verkeersrechten tussen Houston en Mexico City en zonder stopoverrechten in Houston.

Voetnoot 5: Luchtdiensten op deze route worden niet geëxploiteerd door de KLM, noch direct, noch indirect."

3. Uitsluitend met betrekking tot het internationale luchtvervoer over de Atlantische Oceaan wordt het volgende, nieuwe lid „(G)” toegevoegd aan artikel 1 van de Overeenkomst:

„(G)” Zal de uitdrukking „prijs” betekenen het tarief of de prijs, in rekening gebracht door luchtvaartmaatschappijen, met inbegrip van hun vertegenwoordigers, en de voorwaarden waarop dat tarief of die prijs geldt voor het vervoer van passagiers (en hun bagage) en/of van vracht (met uitzondering van post) in luchtvervoer.

4. Uitsluitend met betrekking tot het internationale luchtvervoer over de Atlantische Oceaan wordt artikel 6 van het Protocol geschrapt en wordt artikel 11 van de Overeenkomst als volgt gewijzigd:

Artikel 11

- (a) Elke Overeenkomstsluitende Partij staat iedere luchtvaart-

maatschappij van de Overeenkomstsluitende Partijen toe de prijzen voor het luchtvervoer vast te stellen op de grondslag van aan de markt ontleende commerciële overwegingen. De tussenkomst van de Overeenkomstsluitende Partijen dient zich te beperken tot:

(1) het voorkomen van onredelijk discriminatoire prijzen of praktijken;

(2) het beschermen van de consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog zijn of aan onredelijke beperkingen zijn onderworpen door misbruik van een machtspositie; en

(3) het beschermen van de luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheids-subsidie of -steun.

(b) Elke Overeenkomstsluitende Partij kan verlangen dat bij haar luchtvaartautoriteiten de prijzen worden aangemeld of ingediend die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden voorgesteld voor het luchtvervoer naar en vanuit haar grondgebied. Aanmelding of indiening door de luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen kan worden verlangd ten hoogste 30 dagen vóór de datum van inwerkingtreding. In afzonderlijke gevallen is aanmelding of indiening toegestaan op kortere termijn dan gewoonlijk wordt verlangd. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen verlangt de aanmelding of indiening door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij van de prijzen die door charteraars aan het publiek in rekening worden gebracht voor luchtvervoer dat begint op het grondgebied van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

(c) Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of de handhaving van een prijs die in rekening is gebracht of zal worden gebracht door (1) een luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen, waarbij het vervoer plaatsvindt met gebruikmaking van de diensten van verschillende luchtvaartmaatschappijen of van eenzelfde luchtvaartmaatschappij, of (2) een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor internationaal luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en een derde land, waarbij het vervoer plaatsvindt met gebruikmaking van de diensten van verschillende luchtvaartmaatschappijen of van eenzelfde luchtvaartmaatschappij, op markten waar de andere Overeenkomstsluitende Partij en dat derde land partij zijn bij een overeenkomst of een regeling houdende een stelsel van wederzijdse afkeuring van de prijzen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien geen wederzijdse overeenstemming is bereikt, worden deze prijzen van kracht of blijven zij van kracht. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen ontevreden is over een prijs, verzoekt

zij om overleg en stelt de andere Overeenkomstsluitende Partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen waarom zij meent dat deze prijs niet in overeenstemming is met de in letter (a) van dit artikel genoemde overwegingen. In het geval van een voorgestelde prijs moet deze kennisgeving ten minste 15 dagen voor de voorgestelde datum van inwerkingtreding plaatsvinden. Dit overleg vindt plaats uiterlijk 30 dagen na de ontvangst van het verzoek en de Overeenkomstsluitende Partijen werken samen bij het verkrijgen van de gegevens die nodig zijn voor een goedgefundeerde oplossing van het vraagstuk. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen overeenstemming bereiken over een prijs ten aanzien waarvan mededeling van ontevredenheid is gedaan, doet elke Overeenkomstsluitende Partij al het mogelijke om die overeenstemming te doen toepassen.

(d) Niettegenstaande enige andere bepaling in dit artikel staat elke Overeenkomstsluitende Partij aan elke luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen toe prijzen te bieden als op de markt in rekening wordt gebracht voor het internationale luchtvervoer, met inbegrip van prijscombinaties via punten in het grondgebied van een of beide Overeenkomstsluitende Partijen of van een derde land. Onder de hier gebruikte term „bieden” wordt verstaan het recht tot invoering binnen een redelijke termijn en voor zover nodig met behulp van versnelde procedures, van eenzelfde of soortgelijke prijs of van een zodanige prijs via een combinatie van prijzen, gebaseerd op een rechtstreekse vlucht, op vluchten van verschillende luchtvaartmaatschappijen of op verschillende vluchten van één luchtvaartmaatschappij niettegenstaande verschillen in voorwaarden met inbegrip van, doch niet beperkt tot, die met betrekking tot routing, afstand, tijdstip, verbindingen, type luchtvaartuig en configuratie van het luchtvaartuig of veranderingen van luchtvaartuig.”

5. Artikel 2, letter (c), van het Protocol wordt als volgt gewijzigd:

„(c) Luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij, die ingevolge hun aanwijzing charterluchtdiensten mogen exploiteren, mogen deze rechten uitoefenen zoals aangegeven in artikel 4 van dit Protocol, als gewijzigd.”

6. Artikel 4 van het Protocol wordt als volgt gewijzigd:

”Artikel 4

Charterluchtdiensten

(a) De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft (hebben) het recht om internationaal chartervervoer van passagiers (en de bagage die zij bij zich hebben) en/of vracht te verrichten:

(1) tussen een of meer punten op het grondgebied van de Over-

eenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen en een of meer punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij; en

(2) tussen een of meer punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en een of meer punten in een of meer derde landen, mits dat vervoer wordt verricht via het land van herkomst van de vervoerder en een stopover van ten minste twee achterevolgende nachten in het land van herkomst maakt.

Bij het uitvoeren van de diensten waarop dit artikel betrekking heeft, is het de luchtvaartmaatschappij(en) van één van de Overeenkomstsluitende Partijen ook toegestaan om: (1) een stopover te maken op punten binnen of buiten het grondgebied van één van beide Overeenkomstsluitende Partijen; (2) vervoer te verrichten via het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partijen; en (3) in één vliegtuig het vervoer dat begint op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partijen, te combineren met vervoer dat begon op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt aanvragen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) tot het verrichten van vervoer waarin dit artikel niet voorziet, in welwillende overweging op basis van hoffelijkheid en wederkerigheid.

(b) Met betrekking tot het vervoer dat begint op het grondgebied van één van beide Overeenkomstsluitende Partijen, dient elke luchtvaartmaatschappij die ingevolge dit artikel luchtvervoer verricht, de wetten, voorschriften en regels na te leven van de Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied waarvan het vervoer begint, op basis van een enkele reis of van een retour, waarvan die Overeenkomstsluitende Partij thans of later aangeeft dat deze van toepassing zijn op dat vervoer. Bovendien is het de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene Overeenkomstsluitende Partij ook toegestaan charters uit te voeren met vervoer dat begint op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij in naleving van de wetten, voorschriften en regels van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, met uitzondering van die welke door de andere Overeenkomstsluitende Partij speciaal zijn opgesteld ter bescherming van gelden van consumenten. Indien zodanige regels of voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij strengere voorwaarden, bedingen of beperkingen aan een of meer van haar luchtvaartmaatschappijen opleggen, zijn op de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij de minst strenge voorwaarden, bedingen of beperkingen van toepassing. Bovendien, indien de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voorschriften of regels uitvaardigen, die verschillende voorwaarden aan verschillende landen opleggen, past elke Overeenkomstsluitende Partij het minst strenge voorschrift of de minst strenge regel toe op de

aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

(c) Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen verlangt van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met betrekking tot het verrichten van luchtvervoer uit het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij op basis van een enkele reis of van een retour, meer dan de overlegging van een verklaring van de naleving van de wetten, voorschriften en regels van die andere Overeenkomstsluitende Partij, zoals bedoeld in letter (b) van dit artikel, of meer dan een verklaring van ontheffing van deze voorschriften of regels, verleend door de luchtvaartautoriteiten van die andere Overeenkomstsluitende Partij.”

Indien de bovenstaande wijzigingen voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aanvaardbaar zijn, stelt het Ministerie voor dat deze nota en de nota van de Ambassade in antwoord daarop een overeenkomst zullen vormen tussen beide Regeringen. De bepalingen van deze overeenkomst worden voorlopig toegepast vanaf de datum van ontvangst van de antwoordnota van de Ambassade en treden in werking op de datum waarop de Regering van de Verenigde Staten van Amerika per diplomatieke nota ervan in kennis is gesteld dat alle noodzakelijke interne procedures door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden zijn voltooid.

Ministerie van Buitenlandse Zaken
Washington, 13 oktober 1987

Nr. II

VA/13092

De Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden biedt het Ministerie van Buitenlandse Zaken haar complimenten aan en heeft de eer de ontvangst te bevestigen van de nota van het Ministerie, d.d. 13 oktober 1987, die als volgt luidt:

(Zoals in Nr. I)

De Ambassade heeft de eer mede te delen dat de wijzigingen aanvaardbaar zijn voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden. De nota van het Ministerie en deze nota in antwoord daarop zullen een overeenkomst vormen tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika, die voorlopig wordt toegepast vanaf de datum van ontvangst van deze nota en in werking treedt op de datum waarop de Regering van de Verenigde Staten van Amerika per diplomatieke nota

ervan in kennis is gesteld dat alle noodzakelijke interne procedures in het Koninkrijk der Nederlanden zijn voltooid.

De Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden moge van deze gelegenheid gebruik maken om het Ministerie van Buitenlandse Zaken de hernieuwde verzekering van haar zeer bijzondere hoogachting te geven.

Washington, D.C.
22 december 1987

De in de nota's vervatte overeenkomst behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan de overeenkomst kan worden gebonden.

De bepalingen van de in de nota's vervatte overeenkomst zullen ingevolge het aan het slot van de nota's gestelde in werking treden op de datum waarop de Regering van de Verenigde Staten van Amerika per diplomatieke nota ervan in kennis is gesteld dat alle noodzakelijke interne procedures in het Koninkrijk der Nederlanden zijn voltooid. Zij zullen ingevolge dezelfde alinea voorlopig worden toegepast vanaf 22 december 1987.

Uitgegeven de *vijftiende* februari 1988.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK