

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1992 Nr. 63

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 en bij notawisseling van 29 januari en 13 maart 1992.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1957, 53.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1957, 197, rubriek J van *Trb.* 1988, 117 en rubriek J hieronder.

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 en *Trb.* 1988, 12 en 117.

Op 29 januari en 13 maart 1992 zijn te 's-Gravenhage 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.

De tekst van de nota's luidt als volgt:

Nr. I

EMBASSY OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

The Hague, January 29, 1992

No. 7

Excellency:

I have the honor to refer to the November 1991 Bilateral Civil Aviation Negotiations between the Government of the United States of America and the Government of the Netherlands, and in light of the understandings reached in those negotiations, I have the honor to propose to Your Excellency on behalf of the Government of the United States of America that the Air Transport Agreement of April 3, 1957, between the Governments of the United States of America and the Netherlands, as amended, be further amended as follows. First, the current route schedule shall be replaced by the new schedule, which is appended to this note as Attachment One. Second, paragraph (C) of Article 11 on pricing shall be replaced by a new paragraph (C), which is appended to this note as Attachment Two. Third, a new article on intermodal service shall be added to the agreement as Article 10 Bis. The language of the new article is appended to this note as Attachment Three. Finally, an annex on principles of non-discrimination within and competition among Computer Reservation Systems shall be added to the agreement. The text of the annex is appended to this note as Attachment Four.

I have the further honor to propose that if the foregoing proposal is acceptable to the Government of the Netherlands, that this note with its attachments and Your Excellency's note in reply indicating such acceptance shall constitute an agreement between our two governments, which shall enter into force on a date to be agreed upon in a subsequent exchange of diplomatic notes following the completion by the Government of the Netherlands of its constitutional procedures. Pending entry into force, the terms of this agreement shall be applied provisionally from the date of Your Excellency's note in reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

(sd.) C. HOWARD WILKINS

Enclosures

*His Excellency
Mr. Hans van den Broek
Minister for Foreign Affairs
of the Kingdom of the Netherlands*

Attachment one

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 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, Curacao, and St. Maarten 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 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, Houston²⁾, Los Angeles, Orlando³⁾, Baltimore, Detroit, Minneapolis/St. Paul, Atlanta⁴⁾, and one point in the United States⁵⁾ to be selected by the Government of the Kingdom of the Netherlands.

B. The Netherlands via Montreal to Houston⁶⁾.

C. The Netherlands Antilles via the intermediate points Santo Domingo, Port-au-Prince, Kingston, Montego Bay, Camaguey, and Havana, to Miami⁷⁾.

D. The Netherlands Antilles to New York.

E. The Netherlands Antilles to San Juan⁷⁾.

3. Each designated airline may, on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions, serve points on the routes in any order, and omit stops at any point or points without loss of any right to uplift or discharge traffic otherwise permissible under

the agreement, as amended, provided the service begins or terminates in the territory of the contracting party designating the airline.

4. Where traffic rights are available on an international segment or segments of routes described in paragraphs 1 or 2 above, a designated airline of one contracting party may operate flights on these segments without any limitation as to change in type or number of aircraft operated.

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: The Netherlands carrier(s) is authorized to operate between Houston and Guatemala City with full traffic rights.

Footnote 3: The Netherlands carrier(s) is authorized to operate between Orlando and Guatemala City with full traffic rights. The Netherlands carrier(s) is also 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 4: 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 5: The Government of the Kingdom of the Netherlands may change its initial selection of this point upon giving 60 days prior written notice to the Government of the United States.

Footnote 6: 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 7: Air services on this route shall not be operated by KLM, either directly or indirectly.

Attachment two

“Article 11

“...(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, provided that, in the case of service to or from third countries that are members of the European Communities as of December 1, 1991, such price is not specifically prohibited under the law of the European Communities. 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.”

Attachment three

“Article 10 bis

Notwithstanding any other provisions of this agreement, as amended, airlines of both parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.”

Attachment four

"Annex

*Principles of Non-Discrimination Within and Competition Among
Computer Reservations Systems*

The Parties:

Recognizing that Article 5 of the 1978 protocol relating to the United States-Netherlands Air Transport Agreement guarantees "a fair opportunity for the designated airlines of both contracting parties to compete...";

considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the travelling public and the ability of an airline to offer those agents competitive Computer Reservations Systems (CRSS) represent the foundation for an airline's competitive opportunities;

considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems;

have agreed as follows with respect to the agreed international scheduled passenger services under this agreement ("Agreed Services"):

1. The parties agree with respect to CRSS with integrated primary displays:

(A) Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not to be influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.

(B) CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

(C) CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

(D) All CRSS which are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the travelling public in either party's territory shall not only be obliged to, but shall also be

entitled to operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

(E) Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A party shall require that all distribution facilities which a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral, and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSS to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other party, if the CRS complies with these principles.

4. Neither party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSS in use in the territory of one party, which comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards, shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other party. Owners/operators of CRSS of one party shall have the same opportunity to own/operate CRSS, which conform to these principles, within the territory of the other party as do owner/operators of that party. Each party shall ensure that its

airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other party.

Nr. II

MINISTER FOR FOREIGN AFFAIRS

The Hague, 13 March 1992

Dear Mr. Ambassador,

I have the honour to acknowledge the receipt of your note of January 29, 1992 no. 7, which reads as follows:

(Zoals in Nr. I)

I have the honour to inform Your Excellency, on behalf of my Government, that the Kingdom of the Netherlands accepts the above proposal of the Government of the United States of America and to confirm that Your Excellency's note with its attachments and this reply shall constitute an agreement between our two Governments, which shall be applied provisionally as from the date of receipt of this note and shall enter into force on a date to be agreed upon in a subsequent exchange of diplomatic notes following the completion by the Government of the Kingdom of the Netherlands of its constitutional procedures.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

(sd.) H. VAN DEN BROEK

H. van den Broek

*His Excellency
Mr. C. Howard Wilkins Jr.
Ambassador of the United
States of America
at The Hague*

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

Nr. I

AMBASSADE VAN DE
VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA

's-Gravenhage, 29 januari 1992

No. 7

Excellentie,

Hierbij heb ik de eer te verwijzen naar de bilaterale onderhandelingen van november 1991 tussen de Regering van de Verenigde Staten van Amerika en de Nederlandse Regering inzake de burgerluchtvaart, en in het licht van de tijdens die onderhandelingen bereikte overeenstemming, heb ik de eer Uwe Excellentie namens de Regering van de Verenigde Staten van Amerika voor te stellen de Luchtvaartovereenkomst van 3 april 1957 tussen de Regeringen van de Verenigde Staten van Amerika en Nederland, zoals gewijzigd, nogmaals te wijzigen als volgt:

Ten eerste, de huidige routetabel wordt vervangen door de nieuwe tabel, die als Bijlage 1 aan deze nota is gehecht.

Ten tweede, letter C van artikel 11 inzake prijzen wordt vervangen door een nieuwe letter C, die als Bijlage 2 aan deze nota is gehecht.

Ten derde, er wordt een nieuw artikel inzake gecombineerd vervoer aan de Overeenkomst toegevoegd als artikel 10-bis.

De formulering van dit nieuwe artikel is aan deze nota gehecht als Bijlage 3.

Ten slotte, er wordt een bijlage aan de Overeenkomst toegevoegd inzake beginselen van non-discriminatie en mededinging tussen geautomatiseerde boekingsystemen. De tekst van die bijlage is aan deze nota gehecht als Bijlage 4.

Voorts heb ik de eer voor te stellen dat, indien het bovenstaande voorstel aanvaardbaar is voor de Nederlandse Regering, deze nota en de bijlagen daarbij, alsmede de antwoordnota van Uwe Excellentie waarin die aanvaarding tot uitdrukking wordt gebracht, een overeenkomst tussen onze beide Regeringen vormen, die in werking treedt op een in een latere diplomatieke-notawisseling overeen te komen datum, na voltooiing van de constitutionele procedures door de Nederlandse Regering. In afwachting van de inwerkingtreding worden de bepalingen van deze overeenkomst voorlopig toegepast vanaf de datum van de antwoordnota van Uwe Excellentie.

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

(w.g.) C. HOWARD WILKINS

Bijlagen

*Aan Zijne Excellentie
de Heer Hans van den Broek
Minister van Buitenlandse Zaken
van het Koninkrijk der Nederlanden*

Bijlage I

Routetabel

1. Een of meer luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Regering van de Verenigde Staten, is (zijn) gerechtigd in beide richtingen luchtdiensten te exploiteren op elk van de aangegeven routes en 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 een punt of punten in Nederland en verder.

B. Van de Verenigde Staten via tussenliggende punten naar Aruba, Curaçao en St. Maarten en verder.

2. Een of meer luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, is (zijn) gerechtigd in beide richtingen luchtdiensten te exploiteren op elk van de aangegeven routes en geregelde landingen uit te voeren in de Verenigde Staten op de in deze paragraaf vermelde punten:

A. Van Nederland naar New York¹⁾, Chicago, Houston²⁾, Los Angeles, Orlando³⁾, Baltimore, Detroit, Minneapolis/St. Paul, Atlanta⁴⁾, en een door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden te kiezen punt in de Verenigde Staten⁵⁾.

B. Van Nederland via Montreal naar Houston⁶⁾.

C. Van de Nederlandse Antillen via de tussenliggende punten Santo Domingo, Port-au-Prince, Kingston, Montego Bay, Camaguey en Havana naar Miami⁷⁾.

D. Van de Nederlandse Antillen naar New York.

E. Van de Nederlandse Antillen naar San Juan⁷⁾.

3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op één vlucht of alle vluchten, naar keuze, vluchten uitvoeren in één of beide richtingen, in elke volgorde punten op de routes aandoen en landingen overslaan op een punt of punten zonder het recht te verliezen vervoer

op te nemen of af te zetten waartoe anders het recht zou hebben bestaan krachtens deze Overeenkomst, zoals gewijzigd, mits de dienst aanvangt of eindigt op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

4. Wanneer op een internationale routesector of internationale routesectoren, als hierboven in paragraaf 1 of 2 omschreven, verkeersrechten beschikbaar zijn, mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij op die sectoren vluchten uitvoeren zonder beperking wat verandering van het type of het aantal gebruikte luchtvaartuigen betreft.

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

Voetnoot 2: Het is de Nederlandse luchtvervoermaatschappij(en) toegestaan tussen Houston en Guatemala Stad te vliegen met volledige verkeersrechten.

Voetnoot 3: Het is de Nederlandse luchtvervoermaatschappij(en) toegestaan tussen Orlando en Guatemala Stad te vliegen met volledige verkeersrechten. Het is de Nederlandse luchtvervoermaatschappij(en) tevens toegestaan luchtvaartuigen te doen vliegen zonder verkeersrechten tussen Orlando en in totaal twee te kiezen punten in Mexico, Guatemala, Belize, El Salvador, Honduras, Costa Rica, Panama en/of Zuid-Amerika, met uitzondering van haar eigen stopoverrechten in Orlando. Deze punten worden door het Koninkrijk der Nederlanden gekozen en bekendgemaakt aan de Verenigde Staten en kunnen in onderlinge overeenstemming tussen de Overeenkomstsluitende Partijen worden gewijzigd.

Voetnoot 4: Het is de Nederlandse luchtvervoermaatschappij(en) toegestaan luchtvaartuigen te doen vliegen op route 2.A. tussen Montreal en Mexico Stad enerzijds, en Atlanta, zonder verkeers- of stopoverrechten tussen deze punten in het buitenland en Atlanta.

Voetnoot 5: De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden kan haar aanvankelijke keuze van dit punt wijzigen door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de Regering van de Verenigde Staten 60 dagen van tevoren.

Voetnoot 6: Het is de Nederlandse luchtvervoermaatschappij(en) toegestaan luchtvaartuigen te doen vliegen op route 2.B. tussen Houston en Mexico Stad, zonder verkeersrechten tussen Houston en Mexico Stad en zonder stopoverrechten in Houston.

Voetnoot 7: Luchtdiensten op deze route mogen niet worden geëxploiteerd door de KLM, noch direct, noch indirect.

Bijlage 2

„Artikel 11

„... (C) Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een prijs die in rekening wordt gebracht of wordt voorgesteld om in rekening te brengen door (1) een luchtvaartmaatschappij van één der Overeenkomstsluitende Partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen, met inbegrip van vervoer met onderlinge overdraagbaarheid (interline of intra-line) of (2) een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor internationaal luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en een derde land, met inbegrip van vervoer met onderlinge overdraagbaarheid (interline of Intra-line), mits, in geval van diensten van of naar derde landen die op 1 december 1991 lidstaat zijn van de Europese Gemeenschappen, die prijs niet in het bijzonder verboden is krachtens de wetgeving van de Europese Gemeenschappen. Zonder onderlinge overeenstemming worden of blijven die prijzen van kracht. Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen ontevreden is met een prijs, verzoekt zij om overleg en stelt zij de andere Overeenkomstsluitende Partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen waarom zij meent dat die prijs onverenigbaar is met de overwegingen als vervat in letter A van dit artikel. In geval van een voorgestelde prijs, wordt bedoelde kennisgeving ten minste 15 dagen vóór de voorgestelde datum van vankrachtwording gedaan. Dit overleg wordt uiterlijk 30 dagen na de ontvangst van het verzoek gehouden en de Overeenkomstsluitende Partijen verlenen medewerking ter verschaffing van de informatie die nodig is voor een weloverwogen oplossing van het vraagstuk. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen overeenstemming bereiken met betrekking tot de prijs ten aanzien waarvan een kennisgeving van ontevredenheid is gedaan, stelt elke Overeenkomstsluitende Partij alles in het werk om uitvoering te geven aan die overeenstemming.”

Bijlage 3

„Artikel 10-bis

Onverminderd andere bepalingen van deze Overeenkomst, zoals gewijzigd, is het luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen zonder beperking toegestaan in samenhang met internationale luchtdiensten 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 douanefacilitei-

ten, 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 luchtvrachtvervoer verzorgen. Deze diensten van gecombineerd vrachtvervoer mogen worden aangeboden tegen één totaalprijs voor het lucht- en grondvervoer te zamen, mits verzenders niet worden misleid met betrekking tot de feiten aangaande dat vervoer."

Bijlage 4

„Bijlage

Beginselen van non-discriminatie en mededinging tussen geautomatiseerde boekingsystemen

De Partijen,

erkennende dat artikel 5 van het Protocol van 1978 met betrekking tot de Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Amerika „de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen een eerlijke gelegenheid tot mededinging” waarborgt;

overwegende dat één van de belangrijkste aspecten van het concurrentievermogen van een luchtvaartmaatschappij het vermogen is om het publiek op een eerlijke en onpartijdige wijze te informeren over haar diensten en dat de kwaliteit van de informatie over de diensten van luchtvaartmaatschappijen die beschikbaar is voor reisagenten, die deze informatie rechtstreeks verspreiden onder het reizigerspubliek, alsmede het vermogen van een luchtvaartmaatschappij om die agenten concurrerende geautomatiseerde boekingsystemen te bieden, de basis vormen voor de gelegenheid tot mededinging voor een luchtvaartmaatschappij;

overwegende dat het eveneens noodzakelijk is te waarborgen dat de belangen van afnemers van luchtvervoerprodukten worden beschermd tegen misbruik van die informatie en de misleidende voorstelling daarvan, en dat luchtvaartmaatschappijen en reisagenten toegang hebben tot daadwerkelijk concurrerende geautomatiseerde boekingsystemen;

zijn met betrekking tot de overeengekomen internationale geregelde passagiersdiensten krachtens deze Overeenkomst („de overeengekomen diensten”) het volgende overeengekomen:

1. De Partijen komen met betrekking tot geautomatiseerde boekingsystemen met geïntegreerde primaire beeldschermen het onderstaande overeen:

A. Informatie betreffende internationale luchtdiensten, met inbegrip van de vorm van aansluitingen op die diensten, dient te worden opgesteld en weergegeven op basis van non-discriminatoire en objectieve criteria, die niet mogen worden beïnvloed, direct of indirect, door kenmerken die eigen zijn aan de luchtvaartmaatschappij of de markt. Deze criteria gelden op gelijke wijze voor alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen.

B. Gegevensbanken van geautomatiseerde boekingsystemen dienen zo veelomvattend mogelijk te zijn.

C. Aanbieders van geautomatiseerde boekingsystemen mogen geen door deelnemende luchtvaartmaatschappijen verstrekte informatie wissen; die informatie dient exact en begrijpelijk te zijn; bijvoorbeeld vluchten die een gezamenlijke code hebben of waarop van capaciteit wordt veranderd, alsmede vluchten met stops, dienen duidelijk als zodanig herkenbaar te zijn.

D. Alle geautomatiseerde boekingsystemen die beschikbaar zijn voor reisagenten, die informatie over diensten van luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks verspreiden onder het reizigerspubliek op het grondgebied van beide Partijen, zijn niet alleen verplicht, maar ook gerechtigd te handelen in overeenstemming met de regels inzake geautomatiseerde boekingsystemen die van toepassing zijn op het grondgebied waarop het geautomatiseerd boekingsstelsel wordt geëxploiteerd.

E. Het dient reisagenten te worden toegestaan gebruik te maken van via het geautomatiseerd boekingsstelsel beschikbare secundaire beeldschermen, zolang de reisagent een daartoe strekkend verzoek doet.

2. Een Partij verplicht elke op haar grondgebied handelende aanbieder van geautomatiseerde boekingsystemen ertoe alle luchtvaartmaatschappijen die bereid zijn een toepasselijke non-discriminatoire vergoeding te betalen, toe te staan deel te nemen aan zijn geautomatiseerde boekingsystemen. Een Partij verlangt dat alle verspreidingsfaciliteiten die een aanbieder van systemen levert, op non-discriminatoire basis aan deelnemende luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden. Een Partij verplicht aanbieders van geautomatiseerde boekingsystemen ertoe dat zij de internationale luchtdiensten van deelnemende luchtvaartmaatschappijen op alle markten waarop zij deze diensten wensen te verkopen, weergeven op non-discriminatoire en objectieve wijze, zonder onderscheid naar luchtvervoermaatschappij of markt. Op verzoek maakt een aanbieder van

geautomatiseerde boekingsystemen bijzonderheden bekend met betrekking tot de wijze van bijwerken en opslaan in zijn gegevensbank, zijn criteria voor het opstellen en rangschikken van de informatie, het gewicht dat aan die criteria wordt toegekend, alsmede de gehanteerde criteria voor de keuze van punten van aansluiting en de vermelding van aansluitende vluchten.

3. Aanbieders van geautomatiseerde boekingsystemen die handelen op het grondgebied van de ene Partij zijn gerechtigd hun geautomatiseerde boekingsystemen in te voeren, te onderhouden en vrijelijk ter beschikking te stellen aan reisagenten of reisorganisaties waarvan de voornaamste bedrijfsactiviteit bestaat in de verspreiding van met reizen verband houdende produkten op het grondgebied van de andere Partij, indien het geautomatiseerd boekingsysteem aan deze beginselen voldoet.

4. Geen van beide Partijen legt op haar grondgebied aan de aanbieders van geautomatiseerde boekingsystemen van de andere Partij strengere eisen op met betrekking tot de toegang tot of het gebruik van communicatiefaciliteiten, de keuze en het gebruik van technische apparatuur en programmatuur voor geautomatiseerde boekingsystemen en de technische installatie van apparatuur voor geautomatiseerde boekingsystemen, dan die welke worden opgelegd aan haar eigen aanbieders van geautomatiseerde boekingsystemen, en laat evenmin toe dat deze worden opgelegd.

5. Geen der Partijen legt op haar grondgebied aan aanbieders van geautomatiseerde boekingsystemen van de andere Partij strengere eisen op met betrekking tot beeldschermen voor geautomatiseerde boekingsystemen (met inbegrip van opmaak- en weergaveparameters), de bediening of de verkoop, dan die welke worden opgelegd aan haar eigen aanbieders van geautomatiseerde boekingsystemen, en laat evenmin toe dat deze worden opgelegd.

6. Wat betreft geautomatiseerde boekingsystemen die in gebruik zijn op het grondgebied van de ene Partij en die voldoen aan deze beginselen en andere regelgeving ter zake van non-discriminatie, technische voorschriften en veiligheidsnormen, geldt daadwerkelijke en ongehinderde toegang tot het grondgebied van de andere Partij. Een aspect hiervan is dat een aangewezen luchtvaartmaatschappij op dezelfde wijze kan deelnemen aan een dergelijk systeem op het grondgebied van haar eigen land, als aan een systeem dat wordt aangeboden aan reisagenten op het grondgebied van de andere Partij. Eigenaars/exploitanten van geautomatiseerde boekingsystemen van de ene Partij hebben dezelfde gelegenheid om eigenaar/exploitant te worden van geautomatiseerde boekingsystemen die voldoen aan deze beginselen, op het grondgebied van de andere Partij als de eigenaars/exploitanten van die Partij. Elke Partij ziet erop toe dat haar luchtvaartmaatschappijen en haar aanbieders van geautomati-

seerde boekingsystemen niet discrimineren ten aanzien van reisagenten op het grondgebied van hun eigen land vanwege het gebruik of bezit van een geautomatiseerd boekingssysteem dat ook wordt geëxploiteerd op het grondgebied van de andere Partij.”

Nr. II

's-Gravenhage, 13 maart 1992

Excellentie,

Hierbij heb ik de eer de ontvangst te bevestigen van uw nota van 29 januari 1992, no. 7, die als volgt luidt:

(Zoals in Nr. I)

Ik heb de eer Uwe Excellentie namens mijn Regering mede te delen dat de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden het bovenstaande voorstel van de Regering van de Verenigde Staten van Amerika aanvaardt en te bevestigen dat de nota van Uwe Excellentie en de bijlagen daarbij, alsmede deze nota, een overeenkomst tussen onze beide Regeringen vormen, die voorlopig wordt toegepast vanaf de datum van ontvangst van deze nota en die in werking treedt op een in een latere diplomatieke-notawisseling overeen te komen datum, na voltooiing van de constitutionele procedures door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden.

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

(w.g.) H. VAN DEN BROEK

H. van den Broek

*Zijner Excellentie
de Heer C. Howard Wilkins Jr.
Ambassadeur van de Verenigde
Staten van Amerika
te 's-Gravenhage*

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 een in een latere diplomatieke notawisseling overeen te komen datum, na voltooiing van de constitutionele procedures door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden.

De overeenkomst wordt vanaf 13 maart 1992 voorlopig toegepast.

Uitgegeven de *vijftiende* april 1992.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK