

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1951 No. 130

Overgelegd aan de Staten-Generaal door de Minister
van Buitenlandse Zaken

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Italiaanse Republiek nopens het tot stand brengen en exploiteren van geregeld vervoer door de lucht tussen Nederland en Italië, met bijlagen;
Rome, 4 Maart 1950*

B. TEKST

**Accord pour l'établissement et l'exploitation de transports réguliers
par la voie des airs entre les Pays-Bas et l'Italie**

Le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement de la République Italienne désireux de conclure un accord en vue d'établir sur une base de réciprocité des communications régulières par la voie des airs entre les Pays-Bas et l'Italie, sont convenus des dispositions suivantes.

Article 1

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement:

a. l'expression „autorité aéronautique” signifie:

en ce qui concerne l'Italie

le „Ministero della Difesa-Aeronautica — Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo” ou bien toute personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort du „Ministero della Difesa-Aeronautica Direzione Generale dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo”,

en ce qui concerne les Pays-Bas

le „Directeur Generaal van de Rijksluchtvaartdienst” ou bien toute personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort du „Directeur Generaal van de Rijksluchtvaartdienst”;

b. l'expression „entreprise désignée” signifie une entreprise que les Autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont notifiée par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante comme étant l'entreprise que cette Partie entend désigner aux termes de l'article 3 du Présent Accord pour les routes mentionnées dans cette même notification;

c. le mot „territoire” correspond à la définition qui en est donnée à l'art. 2 de la Convention de Chicago pour l'Aviation Civile Internationale (7 décembre 1944);

d. les définitions des paragraphes a, b et d à l'art. 96 de la Convention de Chicago pour l'Aviation Civile Internationale (7 décembre 1944) sont considérées comme valables.

Article 2

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre le droit d'instituer les services aériens spécifiés dans l'Annexe au présent Accord. Ces services pourront entrer en activité immédiatement, ou à une date postérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle est accordé ce droit.

Article 3

1. Chacun des services aériens spécifiés à l'Annexe ci-jointe pourra entrer en activité dès que la Partie Contractante, qui aux termes de l'art. 2 a reçu le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour la route indiquée, aura autorisé une entreprise de transport aérien à exercer son activité sur cette route. La Partie Contractante qui accorde les droits devra délivrer sans retard une autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée, pourvu que cette dernière se conforme aux dispositions prévues par le paragraphe 2 du présent article et par l'article 6 ci-dessous.

2. Les autorités aéronautiques de la Partie qui accorde les droits peuvent demander aux entreprises désignées de démontrer qu'elles sont en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués au fonctionnement des entreprises, exerçant le transport aérien international.

Article 4

1. Les taxes et autres droits que chacune des Parties Contractantes imposera ou permettra d'imposer aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités seront justes et raisonnables et ne seront pas plus élevés que ceux qui

seraient dûs pour l'utilisation de ces aéroports et facilités par les entreprises nationales effectuant des services similaires de transports internationaux par la voie des airs.

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement et le matériel en général, introduits ou pris à bord sur le territoire de l'autre Partie, à l'usage exclusif des aéronefs employés par la première Partie pour exploiter les services spécifiés à l'Annexe du présent Accord, recevront de la part de la seconde Partie un traitement non moins favorable que celui qui est appliqué aux entreprises nationales ou étrangères exerçant régulièrement des transports aériens internationaux, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection ou autres droits fiscaux.

3. Les aéronefs employés dans les services spécifiés à l'Annexe du présent Accord, les stocks de carburants et d'huiles lubrifiantes, les pièces de rechange ainsi que l'équipement normal et les provisions de bord se trouvant sur les aéronefs des entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes, seront, sur le territoire de l'autre Partie, exempts des droits de douane, frais d'inspection et autres droits fiscaux même si le matériel indiqué ci-dessus est employé ou consommé par ces aéronefs au cours de vol au-dessus du dit territoire.

4. Les biens exempts aux termes du paragraphe précédent ne pourront être débarqués sans le consentement des autorités douanières de l'autre Partie Contractante. Au cas où ils ne pourraient être employés ou consommés, ils devront être réexportés. Dans l'attente de la réexportation ils seront conservés sous le contrôle des susdites Autorités tout en restant à la disposition des entreprises.

Article 5

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences, délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés, sont reconnus valables par l'autre Partie Contractante aux fins de l'exploitation des services spécifiés à l'Annexe du présent Accord. Chaque Partie Contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître valable, pour les vols au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à un de ses ressortissants par les autorités de l'autre Partie Contractante ou d'un autre Etat.

Article 6

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante qui concernent l'entrée et la sortie de son territoire pour les aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, l'exploitation et la navigation de ces mêmes aéronefs pendant leur séjour à l'intérieur du dit territoire, s'appliquent aux aéronefs employés par les entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante qui concernent l'entrée et la sortie de son territoire pour les passagers, l'équipage et

le chargement des aéronefs de même que les dispositions qui concernent l'entrée, la sortie, l'immigration, les passeports, la douane, la quarantaine et les formalités de contrôle en général, s'appliquent aux passagers, à l'équipage et au chargement des aéronefs employés par les entreprises désignées par l'autre Partie Contractante, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit pendant le séjour sur le territoire de la première Partie Contractante.

Article 7

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'exercice des droits dérivant des dispositions contenues à l'Annexe du présent Accord, ou de révoquer un tel exercice, lorsque cette dernière n'est pas à même de fournir, sur demande, la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise appartiennent à des ressortissants ou à des organismes de l'autre Partie Contractante.

Chaque Partie Contractante peut en outre révoquer l'autorisation, lorsque l'entreprise ci-dessus ou le Gouvernement qui l'a désignée ne se conforment pas aux lois et règlements indiqués à l'article 6 du présent Accord, ou bien ne remplissent pas les obligations qui en découlent, ou bien cessent de satisfaire aux conditions sous lesquelles sont accordés les droits aux termes du présent Accord et de son Annexe.

Article 8

Le présent Accord et son Annexe, comme tout autre acte susceptible de les compléter ou de les modifier, seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

Article 9

Si l'une des Parties Contractantes estime opportun de modifier les termes du présent Accord ou de son Annexe, elle peut demander un échange de vues entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. La consultation doit avoir lieu dans les soixante (60) jours à partir de la demande.

En cas d'accord les modifications ainsi envisagées n'entreront en vigueur qu'après avoir formé l'objet d'un échange de notes par voie diplomatique.

Toutefois, des changements et des suppléments des routes indiquées dans les Tableaux des Routes peuvent avoir lieu par le simple accord des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Article 10

Toute controverse entre les Parties Contractantes pour l'interprétation et l'application du présent Accord et de son Annexe qui ne pourra être résolue moyennant une consultation directe, sera soumise au jugement d'une cour arbitrale composée de trois membres; deux

de ceux-ci seront nommés respectivement par chacune des Parties Contractantes, tandis que le troisième sera désigné par le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale qui le choisira, parmi les arbitres n'ayant pas la nationalité d'une des Parties Contractantes, sur la liste tenue selon les règlements de l'O.A.C.I.

La controverse pourra même être soumise par les deux Parties Contractantes au jugement d'un seul arbitre choisi d'un commun accord.

Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux sentences arbitrales, qui, dans tous les cas, devront être considérées comme définitives.

Article 11

Chaque Partie Contractante peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être faite simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le présent Accord prend fin un an après le jour de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins qu'à la suite d'un accord entre les Parties, cette notification ne soit annulée avant l'expiration du délai susdit. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, la notification sera tenue pour reçue quatorze (14) jours après la date de réception à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 12

Les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes peuvent omettre certaines escales comprises sur une route déterminée; elles sont tenues toutefois d'en donner communication sans retard aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, à moins qu'il ne s'agisse de cas isolés.

Article 13

Le présent Accord entre en vigueur provisoirement le jour de sa signature et définitivement aussitôt que les formalités prévues par la législation intérieure de chacune des Parties Contractantes auront été accomplies.

En foi de quoi les soussignés plénipotentiaires, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Rome, le quatre mars 1950 en double originale en langue française.

Pour les Pays-Bas

(s.) WILLEM DE BYLANDT

Pour l'Italie

(s.) DE VERA D'ARAGONA

ANNEXE

I

Le Gouvernement de la République Italienne accorde au Gouvernement des Pays-Bas le droit de faire exploiter par les entreprises désignées par lui, des services de transport aérien sur les routes mentionnées au Tableau A ci-joint.

II

Le Gouvernement des Pays-Bas accorde au Gouvernement de la République Italienne le droit de faire exploiter par les entreprises désignées par lui, des services de transport aérien sur les routes mentionnées au Tableau B ci-joint.

III

Les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes, dans les conditions fixées par cet Accord et la présente Annexe, jouiront sur le territoire de l'autre Partie Contractante, du droit de transit et d'escale pour des fins non commerciales, ainsi que du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises, aux points indiqués pour chacun des itinéraires mentionnés au Tableau ci-joint.

Il est expressément interdit, par contre, aux entreprises d'une Partie Contractante d'embarquer, contre rémunération de n'importe quelle espèce, des passagers, du courrier et des marchandises d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie Contractante (cabotage).

IV

Les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier des possibilités égales pour l'exploitation des services convenus selon les conditions établies dans cet Accord et la présente Annexe.

V

Dans l'exercice des services long-courrier sur les itinéraires mentionnés à la présente Annexe, les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes devront prendre en considération les intérêts des entreprises de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services assurés par ces dernières sur tout ou partie des mêmes parcours.

VI

Les services assurés par les entreprises désignées aux termes de cet Accord et de la présente Annexe auront pour objectif primordial la mise en oeuvre, à un coefficient d'utilisation raisonnable, d'une

capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles de trafic aérien international en provenance ou à destination de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

Le droit pour ces services d'embarquer et de débarquer en trafic international sur un ou plusieurs points des itinéraires mentionnés à la présente Annexe, des passagers, du courrier et des marchandises, à destination ou en provenance de pays tiers, sera exercé conformément aux principes généraux d'un développement ordonné affirmés par les deux Parties Contractantes et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée aux exigences:

- a. du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- b. de l'exploitation des lignes long-courrier;
- c. du trafic dans la région traversée par la ligne aérienne, compte tenu des services locaux et régionaux desservant les mêmes itinéraires.

VII

Au cas où temporairement les entreprises d'une Partie Contractante ne pourraient profiter des possibilités offertes par les articles IV, V, VI, de la présente Annexe, les deux Parties Contractantes procéderont à un nouvel examen de la question, afin de faciliter le développement nécessaire des services aériens appartenants à la première Partie Contractante dès que les entreprises de cette dernière seront à même d'entrer en pleine activité.

VIII

Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se consulteront à la demande de l'une d'elles dans le but d'assurer l'observation des principes et l'application des obligations contenus dans cet Accord et la présente Annexe.

IX

1. Les tarifs à appliquer sur chacun des services convenus seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs, comme le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques des différents services et les tarifs pratiqués par les autres entreprises desservant tout ou partie du même itinéraire. Ces tarifs seront établis conformément aux dispositions suivantes de ce même article.

2. Les tarifs seront, en principe, établis d'un commun accord, pour chaque itinéraire par l'Association Internationale des Transports Aériens (I.A.T.A.). A défaut d'une décision de la I.A.T.A., les entreprises désignées chercheront à établir ces tarifs après consultation des autres entreprises qui exercent des services aériens sur tout ou partie du même itinéraire. Les tarifs ainsi établis seront soumis à l'approbation des Parties Contractantes respectives.

3. Au cas où il y aurait désaccord entre les entreprises désignées au sujet des tarifs, les Parties Contractantes chercheront à établir entre elles d'un commun accord lesdits tarifs.

4. Si un tel accord n'est pas obtenu, le différend sera soumis à un arbitrage selon les dispositions fixées à l'article 10 de l'Accord.

X

1. A partir de l'entrée en vigueur de l'Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes devront se communiquer aussitôt que possible, tous renseignements sur les concessions accordées aux entreprises qu'elles ont désignées pour exercer tout ou partie des itinéraires indiqués dans le Tableau ci-joint.

A ces renseignements elles joindront copie des concessions accordées, du statut des entreprises désignées avec les modifications éventuelles ainsi que de tout autre document qui s'y rapporte.

2. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se communiqueront réciproquement quinze (15) jours au plus tard avant l'effective mise en activité de leurs services respectifs, les données suivantes: horaires complets des services, fréquences et types d'appareils utilisés. Les dites autorités devront également se communiquer toute modification éventuelle.

Tableau des routes

A. Routes à exploiter par les entreprises désignées par le Gouvernement Néerlandais

1. Amsterdam—Rome—Le Caire—Beyrouth—Damas—Baghdad—Bassora—Kuwait—Karachi—Colombo—Delhi—Calcutta—Bangkok—Singapour—Djakarta et au delà.
2. Amsterdam—Rome—Kano—Lagos—Brazzaville—Léopoldville—Johannesburg.
3. Amsterdam—Rome.
4. Amsterdam—Genève—Rome.
5. Amsterdam—Rome—Istanbul—Teheran.
6. Amsterdam—Munich—Rome—Lydda—Teheran.
7. Amsterdam—Nice—Rome—Athènes—Beyrouth—Damas.
8. Amsterdam—Bruxelles—Francfort—Milan.

Note. — Les entreprises désignées pourront omettre sur chaque vol les escales mentionnés dans le tableau ci-dessus.

Tableau des routes

B. Routes à exploiter par les entreprises désignées par le Gouvernement Italien

1. Milan—Bruxelles—Amsterdam—Dublin.
2. Milan—Paris—Amsterdam—Copenhague—Stoccolme.
3. Rome—Zürich—Amsterdam—Prestwich.

4. Milan—Francfort—Amsterdam—Oslo.
5. Rome—Nice—Genève—Amsterdam—Londres.
6. Rome—Madrid—Lisbonne—Casablanca—Ile du Sel—Dakar—Natal—Cajenne—Paramaribo—Port of Spain—Caracas—Curaçao et au delà.

Note. — Les entreprises désignées pourront omettre sur chaque vol les escales mentionnés dans le tableau ci-dessus.

Rome, le 4 mars 1950

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord pour l'établissement et l'exploitation des transports réguliers par la voie des airs entre l'Italie et les Pays-Bas signé en date d'aujourd'hui, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que chaque entreprise désignée par une Partie Contractante selon l'article 3 de l'Accord susdit, pourra entretenir sur les aéroports de l'autre Partie Contractante son propre personnel. Ce personnel sera composé de ressortissants de l'autre Partie Contractante autant qu'il sera compatible avec les intérêts de l'entreprise. Si les entreprises désignées renoncent à avoir leur propre organisation sur les aéroports de l'autre Partie Contractante, elles se feront représenter de préférence par une compagnie nationale de l'autre Partie Contractante.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

(s.) WILLEM DE BYLANDT.

S. E. Monsieur Carlo Alberto De Vera d'Aragona

Ministre Plénipotentiaire

(Palais Chigi) ROME

Rome, le 4 mars 1950

Monsieur le Ministre,

Je viens de recevoir la lettre suivante en date du quatre Mars 1950.

„Me référant à l'Accord pour l'établissement et l'exploitation des transports réguliers par la voie des airs entre l'Italie et les Pays-Bas signé en date d'aujourd'hui j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que chaque entreprise désignée par une Partie Contractante selon l'article 3 de l'Accord susdit, pourra entretenir sur les aéroports de l'autre Partie Contractante son propre personnel. Ce personnel sera composé de ressortissants de l'autre Partie Contractante autant qu'il sera compatible avec les intérêts de l'entreprise. Si les entre-

prises désignées renoncent à avoir leur propre organisation sur les aéroports de l'autre Partie Contractante, elles se feront représenter de préférence par une compagnie nationale de l'autre Partie Contractante."

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de porter à votre connaissance que le Gouvernement de la République Italienne est d'accord avec ce qui précède.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

(s.) DE VERA D'ARAGONA.

S. E. le Comte Willem de Bylandt

*Envoyé Extraordinaire et
Ministre Plénipotentiaire des Pays-Bas*
ROME

C. VERTALING

Overeenkomst tot het tot stand brengen en exploiteren van geregeld vervoer door de lucht tussen Nederland en Italië

De Nederlandse Regering en de Regering van de Italiaanse Republiek, geleid door de wens een overeenkomst te sluiten om op basis van wederkerigheid geregelde verbindingen door de lucht tussen Nederland en Italië tot stand te brengen, zijn de volgende bepalingen overeengekomen.

Artikel 1

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlage, behalve wanneer de tekst anders bepaalt

- a. betekent de uitdrukking „luchtvaartautoriteit”
voor wat betreft Italië

de „Ministero della Difesa-Aeronautica Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo” ofwel iedere persoon of ieder lichaam, gemachtigd om de functies te vervullen, welke thans vallen onder de bevoegdheid van het „Ministero della Difesa-Aeronautica Direzione Generale dell'Aviazione Civile e Traffico Aereo”,

en voor wat betreft Nederland

de „Directeur Generaal van de Rijksluchtvaartdienst” ofwel iedere persoon of ieder lichaam, gemachtigd om de functies te vervullen, welke thans vallen onder de bevoegdheid van de „Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst”;

b. betekent de uitdrukking „Aangewezen onderneming” een onderneming, die door de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij is opgegeven als de onderneming, die die Partij ingevolge de bepalingen van artikel 3 van deze Overeenkomst wenst aan te wijzen voor de routes, in deze zelfde opgave vermeld;

c. komt het woord „grondgebied” overeen met de definitie, die daarvan gegeven wordt in artikel 2 van het Verdrag van Chicago inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart (7 December 1944);

d. worden de definities van de paragrafen a, b en d van artikel 96 van het Verdrag van Chicago inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart (7 December 1944) als geldig beschouwd.

Artikel 2

De Overeenkomstsluitende Partijen kennen elkander het recht toe de luchtdiensten in te stellen, die zijn omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst. Deze diensten zullen onmiddellijk kunnen worden ingesteld, dan wel op een latere datum, naar keuze van de Overeenkomstsluitende Partij, aan wie het recht is toegekend.

Artikel 3

1. Elk van de luchtdiensten, omschreven in de bijbehorende Bijlage, zal kunnen worden ingesteld zodra de Overeenkomstsluitende Partij, die ingevolge de bepalingen van artikel 2 het recht heeft verkregen om een of meerdere luchtvaartondernemingen voor de betreffende route aan te wijzen, een luchtvaartonderneming heeft gemachtigd die route in exploitatie te nemen. De Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten toekent, is verplicht onverwijld een exploitatievergunning aan de aangewezen onderneming af te geven, mits deze laatste voldoet aan de bepalingen voorzien in paragraaf 2 van dit artikel en in artikel 6 hierna.

2. De luchtvaartautoriteiten van de Partij, die de rechten toekent, kunnen de aangewezen ondernemingen verzoeken, aan te tonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de eisen, gesteld door de wetten en bepalingen, die normaliter toegepast worden op de activiteit van de ondernemingen die internationaal luchtvervoer bewerkstelligen.

Artikel 4

1. De belastingen en andere rechten, die elk der Overeenkomstsluitende Partijen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen ondernemingen kan opleggen of laten opleggen voor het gebruik van de luchthavens en andere faciliteiten, zullen billijk en redelijk zijn en zullen niet hoger zijn dan die welke voor het gebruik van deze luchthavens en faciliteiten verschuldigd zouden

zijn door de nationale ondernemingen, die gelijksoortige internationale vervoersdiensten door de lucht uitvoeren.

2. Op de motorbrandstoffen, smeeroliën, reservedelen, uitrustingsstukken en op het materieel in het algemeen, ingevoerd of aan boord genomen op het grondgebied van de andere Partij en uitsluitend bestemd voor het gebruik door de vliegtuigen die gebezigd worden door de eerste Partij om de in de Bijlage van deze Overeenkomst omschreven diensten uit te voeren, zal, voor wat betreft de douanerechten, inspectiekosten en andere fiscale rechten, van de zijde van de tweede Partij een niet minder gunstige regeling van toepassing zijn dan die, welke geldt voor de nationale of vreemde ondernemingen die regelmatig internationaal luchtvervoer bewerkstelligen.

3. De vliegtuigen, die worden gebruikt op de in de Bijlage van deze Overeenkomst omschreven diensten, de voorraden motorbrandstoffen en smeeroliën, de reservedelen alsook de gewone uitrustingsstukken en het proviand dat zich aan boord bevindt van de vliegtuigen van de ondernemingen, die door een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn aangewezen, zullen op het grondgebied van de andere Partij zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten en andere fiscale rechten, zelfs indien het hierboven aangeduide materieel door deze vliegtuigen bij vluchten boven genoemd grondgebied wordt gebruikt of verbruikt.

4. De goederen, die vrijgesteld zijn volgens de bepalingen van de vorige paragraaf, zullen niet zonder toestemming van de douaneautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen worden gelost. In geval, dat zij niet zouden kunnen worden gebruikt of verbruikt, zullen zij weder uitgevoerd moeten worden. In afwachting van de wederuitvoer zullen zij onder het toezicht van genoemde autoriteiten worden bewaard, daarbij echter ter beschikking van de ondernemingen blijvend.

Artikel 5

De bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen, die zijn uitgereikt of geldig verklaard door de ene Overeenkomstsluitende Partij en die niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor wat betreft de exploitatie van de diensten, die in de Bijlage van deze Overeenkomst worden omschreven, als geldig erkend. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen, die aan een van haar eigen onderdanen zijn uitgereikt door de autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij of van een andere Staat, niet als geldig te erkennen voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

Artikel 6

1. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij, die betrekking hebben op het binnenkomen in en vertrek

uit haar grondgebied van vliegtuigen, die bestemd zijn voor de internationale luchtvaart en die betrekking hebben op de exploitatie van en het vliegen met die vliegtuigen gedurende hun verblijf binnen genoemd grondgebied, zijn van toepassing op de vliegtuigen, die gebruikt worden door de ondernemingen, welke door de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn aangewezen.

2. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij, die betrekking hebben op het binnenkomen in en het vertrek uit haar grondgebied van de passagiers, de bemanning en de lading van de vliegtuigen, alsmede de bepalingen, die betrekking hebben op het binnenkomen, het vertrekken, het immigreren, de paspoorten, de douane, de quarantaine en de contrôleformaliteiten in het algemeen, zijn van toepassing op de passagiers, de bemanning en de lading van de vliegtuigen, die gebruikt worden door de ondernemingen, welke zijn aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, hetzij bij het binnenkomen, hetzij bij het vertrek, hetzij gedurende het verblijf op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 7

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen onderneming de uitoefening van de rechten, die voortspruiten uit de bepalingen, vervat in de Bijlage bij deze Overeenkomst, te weigeren of een zodanige uitoefening te herroepen, wanneer deze laatste niet in staat is op verzoek het bewijs te leveren, dat een overwegend deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de onderneming berusten bij onderdanen of bij lichamen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan bovendien de vergunning intrekken, wanneer de hierboven genoemde onderneming of de Regering, die haar heeft aangewezen, de wetten en bepalingen, bedoeld in Artikel 6 van deze Overeenkomst, niet naleven, ofwel de daaruit voortvloeiende verplichtingen niet vervullen, ofwel ophouden te voldoen aan de voorwaarden, waarop de rechten volgens de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage zijn verleend.

Artikel 8

Deze Overeenkomst en haar Bijlage zullen, evenals iedere andere acte, die deze zou kunnen aanvullen of wijzigen, worden geregistreerd bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (I.C.A.O.).

Artikel 9

Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen het raadzaam acht de bepalingen van deze Overeenkomst of haar Bijlage te wijzigen, kan zij een uitwisseling van gedachten tussen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen verzoeken.

Het overleg moet plaats hebben binnen een termijn van zestig (60) dagen, gerekend van de datum van het verzoek. In geval van overeenstemming zullen de aldus overwogen wijzigingen niet van kracht worden dan nadat daaromtrent een notawisseling langs diplomatieke weg heeft plaats gehad.

Veranderingen en aanvullingen van de routes, aangeduid in de Route Tabellen, kunnen echter plaats hebben door de eenvoudige schikking tussen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 10

Ieder geschil tussen de Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging en de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlage, dat niet door rechtstreeks overleg kan worden opgelost, zal worden onderworpen aan het oordeel van een scheidsrechter, bestaande uit drie leden;

twee daarvan zullen respectievelijk benoemd worden door elk der Overeenkomstsluitende Partijen, terwijl het derde zal worden aangewezen door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, die daarvoor een scheidsrechter zal uitkiezen, die niet de nationaliteit heeft van een der Overeenkomstsluitende Partijen en die voorkomt op de lijst, die volgens de voorschriften van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie wordt aangehouden.

Het geschil zal zelfs door de Overeenkomstsluitende Partijen kunnen worden onderworpen aan het oordeel van een enkele scheidsrechter, gekozen in gemeen overleg.

De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich, zich te houden aan de scheidsrechterlijke uitspraken, die in alle gevallen als beslissend zullen moeten worden beschouwd.

Artikel 11

Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Partij haar wens te kennen geven deze Overeenkomst op te zeggen. Hiervan moet tegelijkertijd kennis worden gegeven aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie. Deze Overeenkomst loopt af een jaar na de dag van ontvangst van deze kennisgeving door de andere Partij, tenzij als gevolg van een overeenkomst tussen de Partijen deze kennisgeving vóór het verstrijken van bovengenoemde termijn wordt ingetrokken. Wanneer de Overeenkomstsluitende Partij, die een zodanige kennisgeving zou ontvangen, de ontvangst daarvan niet zou bevestigen, zal worden aangenomen, dat de kennisgeving werd ontvangen veertien (14) dagen na de datum van ontvangst bij de Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Artikel 12

De door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen ondernemingen kunnen zekere landingen, vermeld in een vast-

gestelde route, laten vervallen; zij zijn echter verplicht de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij daarvan onverwijld in kennis te stellen, tenzij het afzonderlijke gevallen betreft.

Artikel 13

Deze Overeenkomst treedt voorlopig in werking op de dag van haar ondertekening en definitief zodra de formaliteiten, bepaald door de binnenlandse wetgeving van elk der Overeenkomstsluitende Partijen zijn vervuld.

Ter oorkonde waarvan de ondergetekende gevolmachtigden, behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben getekend.

Gedaan te Rome, de 4e Maart 1950 in tweevoud in de Franse taal.

Voor Nederland

Voor Italië

(w.g.) WILLEM VAN BYLANDT. (w.g.) DE VERA D'ARAGONA.

BIJLAGE

I

De Regering van de Italiaanse Republiek verleent aan de Nederlandse Regering het recht om door de ondernemingen, die door haar worden aangewezen, luchtvervoersdiensten te doen uitvoeren op de routes, die zijn vermeld in de hierbij aansluitende Tabel A.

II

De Nederlandse Regering verleent aan de Regering van de Italiaanse Republiek het recht om door de ondernemingen, die door haar worden aangewezen, luchtvervoersdiensten te doen uitvoeren op de routes, die zijn vermeld in de hierbij aansluitende Tabel B.

III

De ondernemingen, die door elk der Overeenkomstsluitende Partijen worden aangewezen volgens de bepalingen, vastgesteld door deze Overeenkomst en door deze Bijlage, zullen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht genieten van overvliegen en van landing voor niet commerciële doeleinden als ook het recht om in internationaal verkeer passagiers, post en goederen op te nemen en af te zetten op de punten, die voor elk der, in de bijgevoegde Tabel opgesomde, routes worden aangegeven.

Het is daarentegen aan de ondernemingen van een Overeenkomstsluitende Partij uitdrukkelijk verboden om passagiers, post en goederen, tegen vergoeding van welke aard ook, te vervoeren tussen twee punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij (cabotage).

IV

De ondernemingen, die door elk der Overeenkomstsluitende Partijen worden aangewezen, zullen een rechtvaardige en billijke behandeling genieten, teneinde gelijke mogelijkheden te hebben bij de exploitatie van de diensten, overeengekomen volgens de in deze Overeenkomst en deze Bijlage vervatte bepalingen.

V

Bij de uitoefening van de lange afstandsdiensten op de in deze Bijlage vermelde routes moeten de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen ondernemingen de belangen van de ondernemingen van de andere Overeenkomstsluitende Partij in aanmerking nemen, teneinde de diensten, die door deze laatste over het geheel of een gedeelte van hetzelfde traject worden uitgevoerd, niet onredelijk te treffen.

VI

De diensten, uitgevoerd door de volgens de bepalingen van deze Overeenkomst en deze Bijlage aangewezen ondernemingen, zullen als eerste doel hebben het met inachtneming van een redelijke bezettingsgraad verschaffen van een capaciteit, die aangepast is aan de normale en redelijkerwijze te verwachten behoeften aan internationaal luchtverkeer, met als herkomst of bestemming de Overeenkomstsluitende Partij, die de onderneming, welke deze diensten uitvoert, heeft aangewezen.

Het recht om op die diensten in internationaal verkeer op een of meerdere punten van de in deze Bijlage vermelde routes passagiers, post en goederen, bestemd voor of afkomstig uit derde landen, op te nemen of af te zetten, zal worden uitgeoefend overeenkomstig de algemene beginselen van een geordende ontwikkeling, bevestigd door de beide Overeenkomstsluitende Partijen, en op zodanige wijze, dat de capaciteit wordt aangepast aan de eisen

- 1) van het verkeer tussen het land van herkomst en de landen van bestemming;
- 2) van de exploitatie van lange-afstandsdiensten;
- 3) van het verkeer in het gebied waarover de luchtlijn voert, rekening houdende met de lokale en regionale diensten, die op dezelfde routes vliegen.

VII

In geval de ondernemingen van een Overeenkomstsluitende Partij tijdelijk geen gebruik zouden kunnen maken van de mogelijkheden,

die geboden worden door de Artikelen IV, V en VI van deze Bijlage, zullen de beide Overeenkomstsluitende Partijen het vraagstuk aan een nieuw onderzoek onderwerpen, teneinde de noodzakelijke ontwikkeling van de luchtdiensten van de eerste Overeenkomstsluitende Partij te vergemakkelijken, zodra de ondernemingen van deze laatste in staat zijn hun volle bedrijvigheid te ontplooiën.

VIII

De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen zullen op verzoek van elk hunner overleg plegen, teneinde de naleving van de beginselen en de toepassing van de verplichtingen, vervat in deze Overeenkomst en deze Bijlage, te verzekeren.

IX

1. De op elk van de overeengekomen diensten te heffen tarieven zullen op een redelijk peil worden vastgesteld, daarbij rekening houdend met alle factoren, zoals exploitatiekosten, een redelijke winst, de hoedanigheden van de verschillende diensten en de tarieven, die geheven worden door de andere ondernemingen, die diensten onderhouden op het geheel of een gedeelte van dezelfde route. Deze tarieven zullen worden vastgesteld overeenkomstig de volgende bepalingen van dit artikel.

2. De tarieven zullen in beginsel voor iedere route eenstemmig worden vastgesteld door de Internationale Luchtvervoers Vereniging (I.A.T.A.). In geval er geen I.A.T.A.-besluit is, zullen de aangewezen ondernemingen trachten deze tarieven vast te stellen, na overleg te hebben gepleegd met de andere ondernemingen, die luchtdiensten onderhouden op het geheel of een gedeelte van dezelfde route. De aldus vastgestelde tarieven zullen aan de goedkeuring van de onderscheiden Overeenkomstsluitende Partijen worden onderworpen.

3. In geval van meningsverschil tussen de aangewezen ondernemingen, aangaande de tarieven, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen met elkaar trachten deze tarieven in gemeen overleg vast te stellen.

4. Wanneer zulk een overeenstemming niet kan worden bereikt zal het geschil aan een scheidsgerecht worden voorgelegd, overeenkomstig de bepalingen, vastgesteld in artikel 10 van deze Overeenkomst.

X

1. Vanaf het in werking treden van de Overeenkomst moeten de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen elkander zo spoedig mogelijk alle inlichtingen verschaffen aangaande de vergunningen, die verleend zijn aan de ondernemingen, die zij hebben aangewezen om de routes, die vermeld zijn in de bijgevoegde Tabel, alle of gedeeltelijk te exploiteren. Deze inlich-

tingen zullen zij doen vergezeld gaan van een afschrift van de verleende vergunningen, van de statuten van de aangewezen ondernemingen, met de eventuele wijzigingen, alsook van ieder ander document, dat daarop betrekking heeft.

2. De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen zullen elkaar, uiterlijk vijftien (15) dagen voor de werkelijke aanvang van haar onderscheiden diensten, de volgende gegevens verschaffen: volledige dienstregelingen, frequenties en de typen van de gebruikte toestellen. Deze autoriteiten moeten elkaar eveneens iedere eventuele wijziging mededelen.

Tabel der routes

A. Routes, te exploiteren door de ondernemingen, aangewezen door de Nederlandse Regering

1. Amsterdam—Rome—Cairo—Beyrouth—Damascus—Bagdad—Basra—Kuweit—Karachi—Colombo—Delhi—Calcutta—Bangkok—Singapore—Djakarta en verder.
2. Amsterdam—Rome—Kano—Lagos—Brazzaville—Leopoldville—Johannesburg.
3. Amsterdam—Rome.
4. Amsterdam—Genève—Rome.
5. Amsterdam—Rome—Istanbul—Teheran.
6. Amsterdam—München—Rome—Lydda—Teheran.
7. Amsterdam—Nice—Rome—Athene—Beyrouth—Damascus.
8. Amsterdam—Brussel—Frankfort—Milaan.

Opmerking: Het zal de aangewezen ondernemingen vrij staan op iedere vlucht de landingen, die in de tabel hierboven zijn vermeld, achterwege te laten.

Tabel der routes

B. Routes, te exploiteren door de ondernemingen, aangewezen door de Italiaanse Regering

1. Milaan—Brussel—Amsterdam—Dublin.
2. Milaan—Parijs—Amsterdam—Kopenhagen—Stockholm.
3. Rome—Zürich—Amsterdam—Prestwick.
4. Milaan—Frankfort—Amsterdam—Oslo.
5. Rome—Nice—Genève—Amsterdam—Londen.
6. Rome—Madrid—Lissabon—Casablanca—eiland Sal—Dakar—Natal—Cayenne—Paramaribo—Port of Spain—Caracas—Curaçao en verder.

Opmerking: Het zal de aangewezen ondernemingen vrij staan op iedere vlucht de landingen, die in de tabel hierboven zijn vermeld, achterwege te laten.

Rome, 4 Maart 1950.

Mijnheer de Minister,

Verwijzend naar de Overeenkomst tot het tot stand brengen en exploiteren van geregeld vervoer door de lucht tussen Italië en Nederland, welke heden werd ondertekend, heb ik de eer U mede te delen, dat iedere onderneming, door een Overeenkomstsluitende Partij, volgens artikel 3 van deze Overeenkomst aangewezen, op de luchthavens van de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn eigen personeel mag onderhouden. Dit personeel zal, voorzover dit verenigbaar is met de belangen van de onderneming, bestaan uit onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien de aangewezen ondernemingen er van afzien haar eigen organisatie op de luchthavens van de andere Partij te hebben, zullen zij zich bij voorkeur doen vertegenwoordigen door een nationale maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Gelief, Mijnheer de Minister, de verzekering van mijn meeste hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) WILLEM VAN BYLANDT.

Zijne Excellentie de Heer
Carlo Alberto De Vera d'Aragona,

Gevolmacht Minister,
(Palais Chigi) ROME.

Rome, 4 Maart 1950.

Mijnheer de Minister,

Ik heb zojuist de volgende brief ontvangen, welke gedateerd is 4 Maart 1950.

„Verwijzend naar de Overeenkomst tot het tot stand brengen en exploiteren van geregeld vervoer door de lucht tussen Italië en Nederland, welke heden werd ondertekend, heb ik de eer u mede te delen, dat iedere onderneming, door een Overeenkomstsluitende Partij, volgens Artikel 3 van deze Overeenkomst aangewezen, op de luchthavens van de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn eigen personeel mag onderhouden. Dit personeel zal, voorzover dit verenigbaar is met de belangen van de onderneming, bestaan uit onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien de aangewezen ondernemingen er van afzien haar eigen organisatie op de luchthavens van de andere Partij te hebben, zullen zij zich bij voorkeur doen vertegenwoordigen door een nationale maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.”

Ik heb de eer U mede te delen, Mijnheer de Minister, dat de Regering van de Italiaanse Republiek instemt met het voorafgaande.

Gelief, Mijnheer de Minister, de verzekering van mijn meeste hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) DE VERA D'ARAGONA.

Zijne Excellentie
 Willem Graaf van Bylandt,
*Buitengewoon Gezant en
 Gevolmacht Minister der Nederlanden,*
 ROME.

D. GOEDKEURING

Alvorens de Overeenkomst definitief in werking kan treden, zullen overeenkomstig artikel 13 de formaliteiten, bepaald door de Italiaanse binnenlandse wetgeving, nog moeten worden vervuld.

G. INWERKINGTREDING

De Overeenkomst wordt, in afwachting van de nog vereiste Italiaanse goedkeuring, ingevolge artikel 13 voorlopig toegepast met ingang van 4 Maart 1950.

J. GEGEVENS

Het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 December 1944, naar welk Verdrag in artikel 1 van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 3 Juni 1947 (*Staatsblad* No. H 165).

De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (I.C.A.O.), waarnaar in de artikelen 8, 10 en 11 van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is opgericht bij bovengenoemd Verdrag van Chicago van 7 December 1944.

De Internationale Luchtvervoers Vereniging (International Air Transport Association), waarnaar in artikel IX van de Bijlage bij de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Op grond van het bepaalde in artikel 9, tweede lid, van de Overeenkomst is bij notawisseling van 11 en 17 December 1950, Rome, een schikking getroffen nopens de invoeging van München in de route Amsterdam—Djakarta, alleen voor de heenreis.

Uitgegeven de *achttiende* October 1951.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
 STIKKER.