

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1956 No. 132

---

---

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bonds-  
republiek Duitsland inzake het luchtverkeer, met briefwisseling;  
's-Gravenhage, 28 september 1956*

**OVEREENKOMST**  
**tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de**  
**Bondsrepubliek Duitsland inzake het luchtverkeer**

Het Koninkrijk der Nederlanden  
en  
de Bondsrepubliek Duitsland,

geleid door de wens, het luchtverkeer tussen en via hun grondgebieden te regelen, zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

In de zin van deze Overeenkomst wordt verstaan, voorzover uit de tekst niet anders blijkt, onder

- a) „luchtvaartautoriteit”, met betrekking tot de Bondsrepubliek Duitsland de Bondsminister voor Verkeer, met betrekking tot het Koninkrijk der Nederlanden de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, of in beide gevallen iedere andere persoon of instantie, die gemachtigd is tot uitoefening van de taken die aan hen opgedragen zijn;
- b) „grondgebied” met betrekking tot een Staat de onder de soevereiniteit, de suzereiniteit, de bescherming of het mandaat van die Staat staande grondgebieden en de daaraan grenzende territoriale wateren;
- c) „aangewezen onderneming” een luchtvaartonderneming, die een Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij ingevolge artikel 3 schriftelijk heeft aangewezen als de onderneming, welke het internationale luchtverkeer op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde luchtlijnen zal uitoefenen;
- d) „luchtverkeer” elk geregeld luchtverkeer, uitgevoerd door luchtvaartuigen voor het openbare vervoer van passagiers, post en/of goederen;
- e) „internationaal luchtverkeer” een luchtverkeer, dat door het luchtruim boven het gebied van meer dan één Staat voert;
- f) „landing voor niet-verkeersdoeleinden” een landing gemaakt voor ieder ander doel dan voor het commercieel opnemen of afzetten van passagiers, post en/of goederen.

## ABKOMMEN

### zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland über den Luftverkehr

Das Königreich der Niederlande  
und  
die Bundesrepublik Deutschland

haben in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln, folgendes vereinbart:

#### Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Wortlaut nichts anderes ergibt,

- a) „Luftfahrtbehörde“, in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf das Königreich der Niederlande den Generaldirektor des Luftamtes oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Schutze oder der Mandatsgewalt dieses Staates unterstehenden Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer;
- c) „Bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen bezeichnet hat, das den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Fluglinien betreiben soll;
- d) „Fluglinienverkehr“ jeden planmässigen Luftverkehr, der von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht durchgeführt wird;
- e) „Internationaler Fluglinienverkehr“ einen Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Gebiet von mehr als einem Staat erfolgt;
- f) „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum gewerblichen Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Post und/oder Fracht.

## Artikel 2

1) Iedere Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij voor het uitoefenen van het internationale luchtverkeer door de aangewezen ondernemingen:

het recht van overvliegen,

het recht van landing voor niet-verkeersdoeleinden, en

het recht van binnenkomst en vertrek voor het uitoefenen van commercieel internationaal verkeer van passagiers, post en/of goederen op de punten in zijn grondgebied, die bij iedere ingevolge lid 2 vastgestelde lijn zijn opgesomd.

2) De lijnen, waarop de aangewezen ondernemingen der beide Overeenkomstsluitende Partijen het recht hebben internationaal luchtverkeer uit te oefenen, worden vastgesteld in een bij notawisseling overeen te komen route-tabel.

## Artikel 3

1) Met de uitoefening van het internationale luchtverkeer op de ingestelde artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen kan te allen tijde worden begonnen, indien

a) de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke de rechten zijn verleend, de onderneming of de ondernemingen schriftelijk heeft aangewezen, en

b) de Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten verleent, de aangewezen onderneming of de aangewezen ondernemingen de vergunning heeft verleend het luchtverkeer te openen.

2) De Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten verleent, zal behoudens het gestelde in de leden 3 en 4 en behoudens de regeling als bedoeld in artikel 9 de vergunning tot het uitoefenen van internationaal luchtverkeer onverwijld verlenen.

3) Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan van een aangewezen onderneming van de andere Overeenkomstsluitende Partij het bewijs verlangen, dat zij in staat is te voldoen aan de eisen, welke door de wetten en voorschriften van de eerstgenoemde Staat zijn voorgeschreven voor de uitoefening van het internationale luchtverkeer.

4) Iedere Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor, aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen onderneming de uitoefening van de in artikel 2 verleende rechten te weigeren, indien de onderneming niet in staat is desverlangd het bewijs te leveren, dat het overwegende eigendomsrecht en ook het daadwerkelijke beheer over de onderneming toebehoort aan onderdanen of rechtspersoonlijkheid bezittende lichamen van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan deze zelf.

## Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen

das Recht des Überflugs,

das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken und

das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung von gewerblichem internationalem Verkehr mit Fluggästen, Post und/oder Fracht an den Punkten in seinem Hoheitsgebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten den internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

## Artikel 3

(1) Mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit begonnen werden, wenn

a) der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt sind, das oder die Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs erteilen.

(3) Jeder Vertragsstaat kann von einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Vorschriften des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat bezeichneten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, dass der wesentliche Teil des Eigentums an dem Unternehmen und auch die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Unternehmen Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragsstaates oder diesem selbst zustehen.

## Artikel 4

1) Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan de ingevolge artikel 3, lid 2, gegeven vergunning herroepen of door voorwaarden beperken, indien een aangewezen onderneming de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten verleent, of de bepalingen van deze Overeenkomst niet nakomt of de daaruit voortvloeiende verplichtingen niet vervult. Hetzelfde geldt, indien het bewijs als bedoeld in artikel 3, lid 4, niet wordt geleverd. Van dit recht zal iedere Overeenkomstsluitende Partij slechts gebruik maken na overleg als bedoeld in artikel 13, tenzij ter voorkoming van verdere overtredingen van wetten of voorschriften een onmiddellijke stopzetting van de exploitatie of de onmiddellijke oplegging van voorwaarden nodig zijn.

2) Iedere Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht, door schriftelijke mededeling aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een onderneming ongedaan te maken, zulks om deze door een andere onderneming te vervangen. De nieuw aangewezen onderneming geniet dezelfde rechten en is onderworpen aan dezelfde verplichtingen als de onderneming, in wier plaats zij is getreden.

## Artikel 5

De kosten, welke in iedere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van de luchthavens en andere luchtvaartinrichtingen door de luchtvaartuigen van een aangewezen onderneming van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan de kosten welke aan de nationale luchtvaartuigen in rekening worden gebracht.

## Artikel 6

1) De door een aangewezen onderneming van een Overeenkomstsluitende Partij gebruikte luchtvaartuigen, welke het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij door de lucht binnenkomen en weder verlaten of over dat grondgebied heen vliegen, blijven met de zich aan boord bevindende gebruikelijke uitrustingsstukken en reservedelen vrijgesteld van douane- en andere bij de in-, uit- en doorvoer van goederen geheven rechten alsmede van inspectiekosten.

2) Reservedelen en gebruikelijke uitrustingsstukken, welke

- a) uit de in lid 1 genoemde luchtvaartuigen op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij onder douanetoezicht worden gedemonteerd of op andere wijze van boord gebracht en aldaar worden opgeslagen,
- b) ten behoeve van deze luchtvaartuigen in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij onder douanetoezicht worden ingevoerd en aldaar opgeslagen,

## Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des die Rechte gewährenden Vertragsstaates oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 13 Gebrauch machen, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat die Bezeichnung eines Unternehmens rückgängig zu machen, um es durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

## Artikel 5

Die Gebühren, die in jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für inländische Luftfahrzeuge erhoben werden.

## Artikel 6

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschliesslich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben sowie von Inspektionsgebühren.

(2) Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die

- a) aus den in Absatz 1 genannten Luftfahrzeugen im Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden,
- b) für diese Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

blijven vrijgesteld van de in lid 1 aangegeven rechten, indien zij onder douanetoezicht in de genoemde luchtvaartuigen worden gemonteerd of op andere wijze aan boord worden genomen of uit het gebied van deze Overeenkomstsluitende Partij anders dan aan boord van de luchtvaartuigen weder worden uitgevoerd. Voor zodanige reservedelen en uitrustingsstukken, welke onder douanetoezicht uit desbetreffende opslagplaatsen van andere buitenlandse luchtvaartondernemingen worden genomen en in de genoemde luchtvaartuigen worden gemonteerd of op andere wijze aan boord worden gebracht, wordt dezelfde vrijstelling van rechten verleend.

3) Motorbrandstoffen en smeeroliën, welke aan boord van de in lid 1 genoemde luchtvaartuigen worden ingevoerd in het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mogen vrij van douane- en andere bij de in-, uit- en doorvoer van goederen geheven rechten aan boord van deze luchtvaartuigen worden verbruikt, en zulks ook op dat deel van de vluchten dat plaats heeft tussen plaatsen op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij. Hetzelfde geldt ook voor motorbrandstoffen en smeeroliën, welke ten behoeve van deze luchtvaartuigen voor rekening van een aangewezen onderneming op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij onder douanetoezicht worden ingevoerd en aldaar worden opgeslagen. Voor de in de beide voorgaande zinnen niet genoemde motorbrandstoffen en smeeroliën, welke door deze luchtvaartuigen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij onder douanetoezicht aan boord worden genomen en in internationaal luchtverkeer worden verbruikt, worden de genoemde rechten alsmede eventuele bijzondere verbruiksbelastingen, waarmede de motorbrandstoffen en smeeroliën in deze Overeenkomstsluitende Partij belast zijn, niet geheven.

4) De aan boord van de in lid 1 genoemde luchtvaartuigen ingevoerde voedings- en genotmiddelen, die bestemd zijn ter verzorging van de passagiers en bemanningsleden, mogen in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van douanerechten en overige bij de in-, uit- en doorvoer van goederen geheven rechten voor direct verbruik aan boord worden uitgereikt, indien de luchtvaartuigen uitsluitend passagiers in internationaal verkeer vervoeren en bij tussenlandingen voortdurend door de douane kunnen worden bewaakt. Voorzover de voedings- en genotmiddelen niet ingevolge de eerste zin vrij van rechten worden gelaten, dienen zij van de bovengenoemde rechten vrijgesteld te blijven, indien zij op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig haar voorschriften onder douanetoezicht vervoerd of opgeslagen worden.

5) Voorzover voor de in de voorgaande leden genoemde goederen geen rechten worden geheven, zijn zij niet onderhevig aan de overigens voor hen geldende economische in-, uit- en doorvoerverboden en -beperkingen.

bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Gebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden. Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer ausländischer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf dem Teil der Flüge, der zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates stattfindet. Das Gleiche gilt auch für Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines bezeichneten Unternehmens in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden. Für in den beiden vorstehenden Sätzen nicht genannte Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung an Bord genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verbraucht werden, werden die bezeichneten Abgaben sowie etwaige besondere Verbrauchsabgaben nicht erhoben, mit denen die Treibstoffe und Schmieröle in diesem Vertragsstaate belastet sind.

(4) Die an Bord der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genussmittel, die zur Verpflegung der Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Gebiet des anderen Vertragsstaates frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, wenn die Luftfahrzeuge Fluggäste ausschliesslich im internationalen Fluglinienverkehr befördern und bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können. Soweit die Nahrungs- und Genussmittel nicht nach Satz 1 abgabenfrei gelassen werden, sollen sie frei von den oben genannten Abgaben bleiben, wenn sie in dem Gebiet des anderen Vertragsstaates gemäss dessen Bestimmungen unter Zollüberwachung befördert oder gelagert werden.

(5) Soweit für die in den vorstehenden Absätzen genannten Waren Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

## Artikel 7

1) Aan de ondernemingen van iedere Overeenkomstsluitende Partij dient op billijke en gelijke wijze gelegenheid te worden gegeven, de exploitatie op ieder der ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen uit te oefenen.

2) Bij de exploitatie van het internationale luchtverkeer op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen dient een aangewezen onderneming van een Overeenkomstsluitende Partij rekening te houden met de belangen van een aangewezen onderneming van de andere Overeenkomstsluitende Partij, opdat het luchtverkeer dat deze ondernemingen op het geheel of een gedeelte van dezelfde lijnen onderhouden niet onredelijk wordt getroffen.

3) Het internationale luchtverkeer op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen zal voor alles ten doel hebben een vervoerscapaciteit te verschaffen, welke beantwoordt aan de te verwachten vraag naar verkeer naar en van het gebied van de Overeenkomstsluitende Partij, die de onderneming heeft aangewezen. Het recht van deze onderneming, vervoer tussen de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde, in de andere Overeenkomstsluitende Partij gelegen punten van een lijn en punten in derde Staten te bewerkstelligen dient in het belang van een ordelijke ontwikkeling van het internationale luchtverkeer op een zodanige wijze te worden uitgeoefend, dat de vervoerscapaciteit aangepast is

- a) aan de vraag naar vervoersgelegenheid naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij, welke de onderneming heeft aangewezen,
- b) aan de bestaande vraag naar verkeer in de gebieden waar overheen wordt gevlogen, zulks met inachtneming van de plaatselijke en regionale lijnen,
- c) aan de eisen, welke de economische exploitatie van doorgaande luchtlijnen stelt.

## Artikel 8

1) De aangewezen ondernemingen doen aan de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen uiterlijk een maand voor het begin van de exploitatie op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen mededeling van de wijze van exploitatie, de te bezigen vliegtuigtypen en van de dienstregelingen. Hetzelfde geldt voor latere wijzigingen.

2) De luchtvaartautoriteit van de ene Overeenkomstsluitende Partij zal aan de luchtvaartautoriteit van de andere Overeenkomstsluitende Partij op haar verlangen alle normale of overige statistische bescheiden van de aangewezen ondernemingen toezenden, die billijkerwijze gevraagd kunnen worden, om de op de ingevolge artikel 2, lid 2, vast-

## Artikel 7

(1) Den Unternehmen jedes Vertragsstaates ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien hat ein bezeichnetes Unternehmen eines Vertragsstaates auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesen Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Gebiet des Vertragsstaates entspricht, der das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten, im anderen Vertragsstaat gelegenen Punkten einer Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so auszuüben, dass das Beförderungsangebot angepasst ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates, der das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchgeflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

## Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens einen Monat vor Beginn des Betriebes auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art des Betriebes, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle regelmässigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien von

gestelde lijnen door een aangewezen onderneming van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij beschikbaar gestelde vervoerscapaciteit te controleren. Deze bescheiden dienen alle gegevens te bevatten, die nodig zijn tot vaststelling van de omvang, alsmede de herkomst en bestemming van het verkeer.

#### Artikel 9

1) De tarieven, die op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen voor passagiers en vracht moeten worden toegepast, worden vastgesteld met inachtneming van alle omstandigheden, zoals de exploitatiekosten, een redelijke winst, de bijzondere hoedanigheden van de diverse lijnen en de door andere ondernemingen, welke dezelfde lijn geheel of gedeeltelijk exploiteren, toegepaste tarieven. Bij de vaststelling zal te werk worden gegaan overeenkomstig het bepaalde in de navolgende leden.

2) De tarieven worden, indien mogelijk, ten aanzien van iedere lijn vastgesteld door overeenstemming tussen de betrokken aangewezen ondernemingen. Hierbij dienen de aangewezen ondernemingen zich te richten naar de besluiten, die op grond van de tarieven-vaststellingsprocedure van de Internationale Luchtvervoers Vereniging (IATA) kunnen worden toegepast, dan wel dienen de aangewezen ondernemingen na overleg met de luchtvaartmaatschappijen van derde Staten, welke dezelfde route geheel of gedeeltelijk exploiteren, zo mogelijk, rechtstreeks onderling tot overeenstemming te komen.

3) De op deze wijze vastgestelde tarieven worden de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen uiterlijk een maand voor de voorgenomen inwerkingtreding ter goedkeuring voorgelegd. Deze periode kan in bijzondere gevallen bekort worden, indien de luchtvaartautoriteiten zich daarmee kunnen verenigen.

4) Komt tussen de aangewezen ondernemingen een regeling als bedoeld in lid 2 niet tot stand of verklaart een Overeenkomstsluitende Partij zich met de haar ingevolge lid 3 ter goedkeuring voorgelegde tarieven niet akkoord, dan zullen de luchtvaartautoriteiten de tarieven voor die lijnen of gedeelten van lijnen, waaromtrent geen overeenstemming werd bereikt, bij overeenkomst vaststellen.

5) Komt tussen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen een overeenkomst als bedoeld in lid 4 niet tot stand, dan vindt artikel 14 toepassing. Zolang geen scheidsrechtelijke uitspraak is geschied, heeft de Overeenkomstsluitende Partij, die met een tarief niet kan instemmen, het recht, van de andere Overeenkomstsluitende Partij de handhaving van de voordien van kracht zijnde tarieven te verlangen.

einem bezeichneten Unternehmen des erstgenannten Vertragsstaates bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

## Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten bezeichneten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen sich nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, wenn möglich, unmittelbar untereinander verständigen.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens einen Monat vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit den ihm nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, durch Vereinbarung festsetzen.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 14 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat der Vertragsstaat, der sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt, das Recht, von dem anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

## Artikel 10

Treedt een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarde algemene multilaterale luchtvaartovereenkomst in werking, dan gaan de bepalingen van die overeenkomst voor. Besprekingen omtrent de vaststelling in hoeverre een multilaterale overeenkomst deze Overeenkomst opheft, wijzigt of aanvult, geschieden ingevolge het gestelde in artikel 13.

## Artikel 11

Iedere door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen onderneming mag op de luchthavens van de andere Overeenkomstsluitende Partij en in de steden van de andere Overeenkomstsluitende Partij, waar zij een eigen vertegenwoordiging wenst te vestigen, haar eigen personeel voor haar werkzaamheden hebben en te werk stellen. Indien een aangewezen onderneming afziet van een eigen organisatie op de luchthavens van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dient zij de in aanmerking komende werkzaamheden zoveel mogelijk te doen uitvoeren door het personeel van de luchthavens dan wel van een aangewezen onderneming van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

## Artikel 12

Tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen heeft naar behoefte een gedachtenwisseling plaats, teneinde een nauwe samenwerking tot stand te brengen ten aanzien van alle aangelegenheden die de toepassing en de uitlegging van deze Overeenkomst raken.

## Artikel 13

- 1) Ter bespreking van de uitlegging, de toepassing of wijzigingen van deze Overeenkomst of van de route-tabel kan een Overeenkomstsluitende Partij te allen tijde om overleg verzoeken. Dit overleg begint binnen een termijn van twee maanden na ontvangst van het verzoek.
- 2) Overeengekomen wijzigingen van deze Overeenkomst worden van kracht door middel van de in artikel 17 bepaalde procedure.
- 3) Wijzigingen van de route-tabel worden van kracht, zodra zij door middel van een notawisseling als bedoeld in artikel 2, lid 2, zijn overeengekomen.

## Artikel 14

- 1) Voorzover een meningsverschil omtrent de toepassing of uitlegging van deze Overeenkomst niet kan worden bijgelegd volgens de artikelen 12 of 13, dient het op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij aan een scheidsgerecht te worden voorgelegd.
- 2) Het scheidsgerecht zal van geval tot geval op zodanige wijze worden samengesteld, dat iedere Overeenkomstsluitende Partij een scheidsrechter benoemt en deze scheidsrechters overeenstemming be-

### Artikel 10

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 13 statt.

### Artikel 11

Jedes von einem Vertragsstaat bezeichnete Unternehmen darf in den Flughäfen des anderen Vertragsstaates und in den Städten des anderen Vertragsstaates, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Wenn ein bezeichnetes Unternehmen von einer eigenen Organisation in den Flughäfen des anderen Vertragsstaates absieht, soll es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates ausführen lassen.

### Artikel 12

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

### Artikel 13

(1) Zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann ein Vertragsstaat jederzeit eine Konsultation beantragen. Diese beginnt innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Eingang des Antrags.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 17 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie in einem Notenwechsel entsprechend Artikel 2 Absatz 2 vereinbart sind.

### Artikel 14

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach den Artikeln 12 oder 13 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, dass jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter benennt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates

reiken omtrent een onderdaan van een derde Staat als voorzitter. Indien de scheidsrechters niet worden benoemd binnen twee maanden, nadat een Overeenkomstsluitende Partij zijn voornemen zich te wenden tot een scheidsgerecht bekend heeft gemaakt, of indien de scheidsrechters niet binnen een daaropvolgende maand tot overeenstemming kunnen geraken omtrent een voorzitter, dient aan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie te worden verzocht, de nodige benoemingen te verrichten. Zijn beslissing is voor de Overeenkomstsluitende Partijen bindend.

3) Indien het scheidsgerecht niet slaagt in een minnelijke schikking van het meningsverschil, dan beslist het met meerderheid van stemmen. Voorzover de Overeenkomstsluitende Partijen niet anders overeenkomen, regelt het de beginselen inzake zijn werkwijze zelf en bepaalt het zijn zetel.

4) Iedere Overeenkomstsluitende Partij draagt de kosten voor de werkzaamheid van zijn scheidsrechter alsmede de helft van de overige kosten.

5) De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich om de voorlopige maatregelen die in de loop van het rechtsgeding worden bevolen, alsmede de scheidsrechterlijke uitspraak, die definitief is, na te komen.

#### Artikel 15

Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst te allen tijde opzeggen. De Overeenkomst eindigt een jaar na ontvangst van de opzegging door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij door overeenstemming tussen de Overeenkomstsluitende Partijen de opzegging vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken.

#### Artikel 16

Deze Overeenkomst, al zijn wijzigingen en iedere notawisseling als bedoeld in artikel 2, lid 2, en artikel 13, lid 3, worden ter registratie aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie medegedeeld.

#### Artikel 17

Deze Overeenkomst treedt in werking een maand na het tijdstip, waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkander hebben medegedeeld, dat de voor hen geldende grondwettelijke vereisten zijn vervuld.

als Vorsitzenden einigen. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten benannt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht, ein Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb eines weiteren Monats auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu bitten, die notwendigen Benennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für die Vertragsstaaten bindend.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gütliche Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

(4) Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der übrigen Kosten.

(5) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den vorläufigen Massnahmen, die im Laufe des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch, der endgültig ist, nachzukommen.

#### Artikel 15

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen endet ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat, es sei denn, dass auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

#### Artikel 16

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenaustausch nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 13 Absatz 3 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

#### Artikel 17

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem sich die Vertragsstaaten gegenseitig mitgeteilt haben, dass die für sie geltenden verfassungsmässigen Voraussetzungen erfüllt sind.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te 's-Gravenhage op 28 september 1956 in tweevoud, in de Nederlandse en in de Duitse taal, waarbij iedere tekst gelijkelijk verbindend is.

Voor het Koninkrijk der  
Nederlanden,  
(w.g.) J. W. BEYEN  
(w.g.) J. LUNS

Voor de Bondsrepubliek  
Duitsland,  
(w.g.) H. MÜHLENFELD

---

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Den Haag am 28. September 1956 in zwei Urschriften, jede in niederländischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.

Für das Königreich der  
Niederlande  
(gez.) J. W. BEYEN  
(gez.) J. LUNS

Für die Bundesrepublik  
Deutschland  
(gez.) H. MÜHLENFELD

---

No. I

**DER BOTSCHAFTER DER BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND**

Den Haag, den 28. September 1956

Sehr geehrte Herren Minister!

Ich beehre mich, auf Artikel 2 Absatz 2 des am 28. September 1956 unterzeichneten Abkommens über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande Bezug zu nehmen. In den Verhandlungen, die im Zusammenhang mit dem vorgenannten Abkommen geführt worden sind, ist Einverständnis darüber erzielt worden, dass der Fluglinienverkehr auf den in nachstehendem Fluglinienplan festgelegten Linien durchgeführt werden kann:

## FLUGLINIEN-PLAN

### I. Deutsche Linien

#### A. Nachbarschaftslinien

Von Punkten in der Bundesrepublik nach Punkten in den Niederlanden

#### B. Übrige Linien

Nr.	Abgangspunkte	Punkte in den Niederlanden	Punkte darüber hinaus
1	Punkte in der Bundesrepublik	Flughäfen in den Niederlanden	Nordwesteuropa und Nordamerika
2	Punkte in der Bundesrepublik	Flughäfen in den Niederlanden	Zwischenlandepunkte, Curaçao, Punkte in Zentralamerika *)

### II. Niederländische Linien

#### A. Nachbarschaftslinien

Von Punkten in den Niederlanden nach Punkten in der Bundesrepublik (je Strecke nicht mehr als 2 Flughäfen in der Bundesrepublik)

#### B. Übrige Linien

Nr.	Abgangspunkte	Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte darüber hinaus
1	Punkte in den Niederlanden	Bremen oder Hannover	Skandinavien, Finnland und darüber hinaus
2	Punkte in den Niederlanden	Düsseldorf oder Köln/Bonn oder Frankfurt oder Nürnberg oder Stuttgart oder München (je Einzelstrecke ein Flughafen)	Mittel-, Süd- und Südosteuropa, Naher, Mittlerer und Ferner Osten
3	Punkte in den Niederlanden	Düsseldorf oder Frankfurt oder München (je Einzelstrecke ein Flughafen)	Zwischenlandepunkte in Südeuropa, Punkte in Afrika und Ferner Osten
4	Punkte in den Niederlanden	Düsseldorf oder Frankfurt (je Einzelstrecke ein Flughafen)	Zwischenlandepunkte in der Schweiz und in Portugal nach Punkten in Zentralamerika *)

\*) Der Begriff Zentralamerika umfasst hier die Länder von Mittelamerika, die Inseln der Karibischen See, sowie Venezuela, Columbien, Peru und Ecuador.

Ich habe die Ehre, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, dass sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit dem vorstehenden Fluglinienplan einverstanden erklärt. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mich wissen liessen, ob die Regierung des Königreichs der Niederlande diesen Fluglinienplan ebenfalls billigt. Bejahendenfalls werden diese Note und Ihre Antwort als Übereinkommen zwischen unseren Regierungen angesehen werden.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Herren Minister, die erneute Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

(gez.) H. MÜHLENFELD

*Ihren Exzellenzen  
dem königlich-niederländischen  
Minister des Auswärtigen,  
Herrn J. W. Beyen, und  
dem königlich-niederländischen  
Minister ohne Portefeuille,  
Herrn J. M. A. H. Luns.*

---

No. II

MINISTERIE VAN  
BUITENLANDSE ZAKEN

's-Gravenhage, 28 september 1956

Mijnheer de Ambassadeur,

Wij hebben de eer de ontvangst te bevestigen van Uw nota van 28 september 1956, welke de volgende inhoud heeft:

„Ik heb de eer te verwijzen naar artikel 2, lid 2, van de op 28 september 1956 ondertekende Overeenkomst inzake het luchtverkeer tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk der Nederlanden. Bij de onderhandelingen, welke in verband met de vorengenoemde Overeenkomst werden gevoerd, is overeenstemming bereikt, dat luchtverkeer kan worden uitgeoefend op de in onderstaande route tabel vastgestelde routes:

## ROUTE-TABEL

### I. Duitse routes

#### A. Nabuur-routes

Van punten in de Bondsrepubliek naar punten in Nederland

#### B. Overige routes

No.	Beginpunten	Punten in Nederland	Verder gelegen punten
1	Punten in de Bondsrepubliek	Luchthavens in Nederland	Noord-West-Europa en Noord-Amerika
2	Punten in de Bondsrepubliek	Luchthavens in Nederland	Tussenlandingspunten, Curaçao, punten in centraal Amerika *)

### II. Nederlandse routes

#### A. Nabuur-routes

Van punten in Nederland naar punten in de Bondsrepubliek (op iedere lijn niet meer dan twee luchthavens in de Bondsrepubliek)

#### B. Overige routes

No.	Beginpunten	Punten in de Bondsrepubliek Duitsland	Verder gelegen punten
1	Punten in Nederland	Bremen of Hannover	Scandinavië, Finland en verder
2	Punten in Nederland	Düsseldorf of Keulen/Bonn of Frankfort of Neurenberg of Stuttgart of München (op iedere afzonderlijke lijn één luchthaven)	Midden-, Zuid- en Zuid-Oost-Europa, Nabije-, Midden- en Verre Oosten
3	Punten in Nederland	Düsseldorf of Frankfort of München (op iedere afzonderlijke lijn één luchthaven)	Tussenlandingspunten in Zuid-Europa, punten in Afrika en het Verre Oosten
4	Punten in Nederland	Düsseldorf of Frankfort (op iedere afzonderlijke lijn één luchthaven)	Tussenlandingspunten in Zwitserland en in Portugal naar punten in centraal Amerika *)

\*) Onder centraal Amerika worden hier verstaan de landen van Midden-Amerika, de eilanden van de Caraïbische Zee, alsmede Venezuela, Columbia, Peru en Ecuador.

Ik heb de eer te Uwer kennis te brengen, dat de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland verklaart met vorenstaande route-tabel in te stemmen. Ik zou U dankbaar zijn indien U mij liet weten, of de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden deze route-tabel eveneens aanvaardt. In het bevestigende geval zullen deze nota en Uw antwoord als een overeenkomst tussen onze Regeringen worden beschouwd."

Wij hebben de eer U mede te delen, dat de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden de vorenstaande route-tabel eveneens aanvaardt en Uw nota en dit antwoord als een overeenkomst tussen onze Regeringen beschouwt.

Gelief, Mijnheer de Ambassadeur, de hernieuwde verzekering van onze zeer bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

(w.g.) J. W. BEYEN

(w.g.) J. LUNS

*Zijner Excellentie Dr. H. Mühlensfeld,  
Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur  
van de Bondsrepubliek Duitsland,  
's-Gravenhage.*

---

#### D. GOEDKEURING

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

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen der Overeenkomst zullen ingevolge artikel 17 in werking treden een maand na de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar hebben medegedeeld, dat de voor hen geldende grondwettelijke vereisten zijn vervuld. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst gelden voor het gehele Koninkrijk.

#### J. GEGEVENS

De Internationale Luchtvervoers Vereniging (International Air Transport Association), welke vereniging in artikel 9 van de Over-

eenkomst wordt genoemd, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

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

Uitgegeven de *elfde* oktober 1956.

*De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,*

J. LUNS.