

65 (1956) Nr. 1

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1957 Nr. 137

---

---

A. TITEL

*Multilaterale Overeenkomst inzake commerciële rechten voor  
niet-geregelde luchtdiensten in Europa;  
Parijs, 30 april 1956*

B. TEKST**Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe**

The undersigned Governments,

Considering that it is the policy of each of the States parties to the Agreement that aircraft engaged in non-scheduled commercial flights within Europe which do not harm their scheduled services may be freely admitted to their territories for the purpose of taking on or discharging traffic,

Considering that the treatment provided by the provisions of the first paragraph of Article 5 of the Convention on International Civil Aviation drawn up at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter called "the Convention") — which applies to the international movements of private and commercial aircraft engaged in non-scheduled operations on flights into or in transit non-stop across the territories of the States parties to that Convention and to stops therein for non-traffic purposes — is satisfactory, and

Desiring to arrive at further agreement as to the right of their respective commercial aircraft to take on and discharge passengers, cargo or mail on international flights for remuneration or hire on other than international scheduled services, as provided in the second paragraph of Article 5 of the Convention,

Have concluded this Agreement to that end.

**Article 1**

This Agreement applies to any civil aircraft

(a) registered in a State member of the European Civil Aviation Conference, and

(b) operated by a national of one of the Contracting States duly authorized by the competent national authority of that State,

when engaged in international flights for remuneration or hire, on other than scheduled international air services, in the territories covered by this Agreement as provided in Article 11.

**Article 2**

(1) The Contracting States agree to admit the aircraft referred to in Article 1 of this Agreement freely to their respective territories for the purpose of taking on or discharging traffic without the imposition of the "regulations, conditions or limitations" provided for in the second paragraph of Article 5 of the Convention, where such aircraft are engaged in:

## Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe

Les Gouvernements soussignés,

Considérant que chacun des Etats parties à l'Accord ci-après a pour objectif d'admettre librement sur son territoire pour embarquer ou débarquer du trafic les aéronefs effectuant des transports intraeuropéens commerciaux non réguliers qui ne portent pas préjudice à ses services réguliers,

Considérant comme satisfaisant le régime que les dispositions du premier alinéa de l'article 5 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ci-après dénommée „la Convention”, réservent aux déplacements internationaux des aéronefs privés et des aéronefs effectuant des transports commerciaux non réguliers qui pénètrent sur le territoire des Etats parties à cette Convention, le traversent en transit sans escale ou y effectuent des escales non commerciales, et

Désireux d'aboutir à un accord plus étendu au sujet du droit que le deuxième alinéa de l'article 5 de la Convention accorde à leurs aéronefs commerciaux d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier lorsque ces aéronefs effectuent des transports internationaux contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement en dehors des services aériens internationaux réguliers,

Ont conclu le présent Accord à cette fin.

### Article premier

Le présent Accord s'applique à tout aéronef civil

a) immatriculé dans un Etat membre de la Commission européenne de l'aviation civile, et

b) exploité par un ressortissant d'un des Etats contractants, dûment habilité à cet effet par l'autorité nationale compétente de cet Etat,

lorsque cet aéronef effectue, dans les territoires auxquels s'applique le présent Accord aux termes de l'article 11, des transports internationaux contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location ou d'affrètement, en dehors des services aériens internationaux réguliers.

### Article 2

1) Les Etats contractants conviennent d'admettre librement sur leurs territoires respectifs, pour embarquer ou débarquer du trafic, les aéronefs mentionnés à l'article premier du présent Accord, sans leur imposer les „réglementations, conditions ou restrictions” prévues au deuxième alinéa de l'article 5 de la Convention, lorsque ces aéronefs sont utilisés pour l'une des activités suivantes:

(a) flights for the purpose of meeting humanitarian or emergency needs;

(b) taxi-class passenger flights of occasional character on request, provided that the aircraft does not have a seating capacity of more than six passengers and provided that the destination is chosen by the hirer or hirers and no part of the capacity of the aircraft is resold to the public;

(c) flights on which the entire space is hired by a single person (individual, firm, corporation or institution) for the carriage of his or its staff or merchandise, provided that no part of such space is resold;

(d) single flights, no operator or group of operators being entitled under this sub-paragraph to more than one flight per month between the same two traffic centres for all aircraft available to him.

(2) The same treatment shall be accorded to aircraft engaged in either of the following activities:

(a) the transport of freight exclusively;

(b) the transport of passengers between regions which have no reasonably direct connection by scheduled air services;

provided that any Contracting State may require the abandonment of the activities specified in this paragraph if it deems that these are harmful to the interests of its scheduled air services operating in the territories to which this Agreement applies; any Contracting State may require full information as to the nature and extent of any such activities that have been or are being conducted; and

further provided that, in respect of the activity referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph, any Contracting State may determine freely the extent of the regions (including the airport or airports comprised), may modify such determination at any time, and may determine whether such regions have reasonably direct connections by scheduled air services.

### Article 3

The Contracting States further agree that in cases, other than those covered by Article 2, where they require compliance with regulations, conditions or limitations for the non-scheduled flights referred to in the second paragraph of Article 5 of the Convention, the terms of such regulations, conditions or limitations will be laid down by each Contracting State in published regulations, which shall indicate:

(a) the time by which the required information (with a request for prior permission if one is required) must be submitted; this shall not be more than two full business days in the case of a single flight or of a series of not more than four flights; longer periods may be specified for more extensive series of flights;

a) transports effectués à des fins humanitaires ou en cas de nécessité impérieuse;

b) transports de passagers par taxi aérien, à caractère occasionnel et effectués à la demande, à condition que l'aéronef ne comporte pas une capacité de plus de six sièges-passagers, que la destination soit choisie par le ou les preneurs et qu'aucune partie de ladite capacité ne soit cédée au public;

c) transports effectués par des aéronefs dont toute la capacité est louée par une même personne physique ou morale pour le transport de son personnel ou de ses marchandises, pourvu qu'aucune partie de ladite capacité ne soit cédée à un tiers;

d) transports isolés, étant entendu qu'aux termes du présent alinéa aucun transporteur ou groupe de transporteurs n'a droit, pour l'ensemble des aéronefs dont il dispose, à plus d'un transport par mois entre deux centres de trafic déterminés.

2) Il en est de même pour les aéronefs utilisés pour l'une des activités suivantes:

a) transports exclusifs de fret;

b) transports de passagers entre régions qui n'ont pas entre elles de liaison suffisamment directe par services aériens réguliers;

toutefois, tout Etat contractant peut exiger l'abandon des activités prévues au présent paragraphe s'il estime que celles-ci sont préjudiciables aux intérêts de ses services aériens réguliers exploités dans les territoires auxquels s'applique le présent Accord; tout Etat contractant peut exiger des renseignements complets sur la nature et l'importance de toute activité de ce genre, terminée ou en cours;

de plus, en ce qui concerne l'activité mentionnée à l'alinéa b) du présent paragraphe, tout Etat contractant peut définir librement l'étendue des régions (notamment le ou les aérodromes considérés), modifier cette définition à tout moment et déterminer si ces régions ont entre elles des liaisons suffisamment directes par services aériens réguliers.

### Article 3

Les Etats contractants conviennent en outre que dans les cas non couverts par l'article 2 où ils exigeraient l'observation de réglementations, conditions ou restrictions pour les transports aériens non réguliers visés au deuxième alinéa de l'article 5 de la Convention, les clauses de telles réglementations, conditions ou restrictions seront prescrites par l'Etat contractant intéressé, qui publiera un règlement indiquant:

a) le délai dans lequel les renseignements éventuels (avec une demande d'autorisation préalable s'il y a lieu) doivent être déposés; ce délai ne dépassera pas deux jours ouvrables dans le cas d'un transport isolé ou d'une série de quatre transports au plus; un délai plus long peut être spécifié s'il s'agit d'une série plus importante de transports;

(b) the aviation authority of the Contracting State to which such information (with the request if one is required) may be made direct, without passing through diplomatic channels;

(c) the information to be furnished, which, in the case of permission for a single flight or of a series of not more than four flights, shall not exceed:

- (1) name of operating company;
- (2) type of aircraft and registration marks;
- (3) date and estimated time of arrival at and departure from the territory of the Contracting State;
- (4) the itinerary of the aircraft;
- (5) the purpose of the flight, the number of passengers and the nature and amount of freight to be taken on or put down.

#### Article 4

(1) If any dispute arises between Contracting States relating to the interpretation or application of the present Agreement, they shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(2) (a) If they fail to reach a settlement they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal or arbitrator.

(b) If they do not agree on a settlement by arbitration within one month after one State has informed the other State of its intention to appeal to such an arbitral authority, or if they cannot within an additional three months after having agreed to refer the dispute to arbitration reach agreement as to the composition of the arbitral tribunal or the person of the arbitrator, any Contracting State concerned may refer the dispute to the Council of the International Civil Aviation Organization for decision: No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of any dispute to which it is a party. If said Council declares itself unwilling to entertain the dispute, any Contracting State concerned may refer it to the International Court of Justice.

(3) The Contracting States undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

(4) If and so long as any Contracting State fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting States may limit, withhold or revoke any rights granted to it by virtue of the present Agreement.

#### Article 5

(1) This Agreement shall be open to signature by States members of the European Civil Aviation Conference.

(2) It shall be subject to ratification by the signatory States.

b) l'autorité aéronautique de l'Etat contractant à laquelle ces renseignements (avec la demande s'il y a lieu) peuvent être adressés directement, sans passer par la voie diplomatique;

c) les renseignements à fournir qui seront limités, dans le cas d'un transport isolé ou d'une série de quatre transports au plus, aux éléments ci-après:

- 1) nom de la compagnie exploitante;
- 2) type d'aéronef et marques d'immatriculation;
- 3) dates et heures prévues pour l'arrivée sur le territoire de l'Etat contractant et pour le départ de ce territoire;
- 4) itinéraire de l'aéronef;
- 5) objet du transport, nombre de passagers à embarquer ou à débarquer ainsi que nature et quantité du fret à embarquer ou à débarquer.

#### Article 4

1) Si un différend s'élève entre des Etats contractants au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, ceux-ci s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations directes.

2) a) Si les Etats intéressés ne parviennent pas à s'entendre ils peuvent accepter de soumettre le différend pour décision à un tribunal d'arbitrage ou à un arbitre.

b) Si dans un délai d'un mois après qu'un Etat a fait savoir à l'autre Etat son intention de recourir à une telle instance arbitrale, ils ne se sont pas mis d'accord sur le principe d'un règlement arbitral ou si, à l'expiration des trois mois qui suivent, après avoir accepté de soumettre le différend à l'arbitrage, ils ne peuvent s'entendre sur la composition du tribunal ou la personne de l'arbitre, tout Etat contractant intéressé peut soumettre le différend au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour décision. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Si ledit Conseil n'accepte pas d'être saisi du différend, tout Etat contractant intéressé peut le soumettre à la Cour internationale de Justice.

3) Les Etats contractants s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article.

4) Si un Etat contractant ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article, les autres Etats contractants peuvent restreindre, suspendre ou révoquer tous droits octroyés en vertu du présent Accord tant que cet Etat ne s'y sera pas conformé.

#### Article 5

1) Le présent Accord sera ouvert à la signature des Etats membres de la Commission européenne de l'aviation civile.

2) Il sera soumis à la ratification des Etats signataires.

(3) The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

#### Article 6

(1) As soon as two of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Agreement, it shall enter into force between them three months after the date of the deposit of the second instrument of ratification. It shall enter into force, for each State which deposits its instrument of ratification after that date, three months after the deposit of such instrument of ratification.

(2) As soon as this Agreement enters into force it shall be registered with the United Nations by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization.

#### Article 7

(1) This Agreement shall remain open for signature for six months after it has entered into force. Thereafter, it shall be open for adherence by any non-signatory State member of the European Civil Aviation Conference.

(2) The adherence of any State shall be effected by the deposit of an instrument of adherence with the International Civil Aviation Organization and shall take effect three months after the date of the deposit.

#### Article 8

(1) Any Contracting State may denounce this Agreement, by notification of denunciation to the President of the European Civil Aviation Conference and to the International Civil Aviation Organization.

(2) Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of the denunciation.

#### Article 9

(1) The Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall give notice to the President and all States members of the European Civil Aviation Conference:

(a) of the deposit of any instrument of ratification or adherence and the date thereof, within thirty days from the date of the deposit, and

(b) of the receipt of any denunciation and the date thereof, within thirty days from the date of the receipt.

(2) The Secretary General of the International Civil Aviation Organization shall also notify the President and the States members of the European Civil Aviation Conference of the date on which the Agreement will enter into force in accordance with paragraph (1) of Article 6.



3) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article 6

1) Lorsque le présent Accord aura réuni les ratifications de deux Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats trois mois après la date de dépôt du deuxième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

2) Dès son entrée en vigueur, le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par les soins du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article 7

1) Le présent Accord restera ouvert à la signature dans les six mois qui suivront son entrée en vigueur. Il restera ensuite ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire membre de la Commission européenne de l'aviation civile.

2) L'adhésion de tout Etat sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et produira ses effets trois mois après la date de ce dépôt.

#### Article 8

1) Tout Etat contractant pourra dénoncer le présent Accord par notification au Président de la Commission européenne de l'aviation civile et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article 9

1) Le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale notifiera au Président et à tous les Etats membres de la Commission européenne de l'aviation civile:

a) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt, dans les trente jours qui suivent ce dépôt;

b) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception, dans les trente jours qui suivent cette réception.

2) Le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale notifiera également au Président et aux Etats membres de la Commission européenne de l'aviation civile la date à laquelle l'Accord entrera en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 6.

## Article 10

(1) Not less than twenty-five percent (25%) of the Contracting States shall be entitled, by request addressed to the International Civil Aviation Organization given not earlier than twelve (12) months after the entry into force of this Agreement, to call for a meeting of Contracting States in order to consider any amendments which it may be proposed to make to the Agreement. Such meeting shall be convened by the International Civil Aviation Organization, in consultation with the President of the European Civil Aviation Conference, on not less than three months' notice to the Contracting States.

(2) Any proposed amendment to the Agreement must be approved at the meeting aforesaid by a majority of all the Contracting States, two-thirds of the Contracting States being necessary to constitute a quorum.

(3) The amendment shall enter into force in respect of States which have ratified such amendment when it has been ratified by the number of Contracting States specified by the meeting aforesaid, and at the time specified by said meeting.

## Article 11

This Agreement shall apply to all the metropolitan territories of the Contracting States, with the exception of outlying islands in the Atlantic Ocean and islands with semi-independent status in respect of which any Contracting State, at the time of the deposit of its instrument of ratification or adherence, may declare that its acceptance of this Agreement does not apply.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures on behalf of their respective Governments.

DONE at Paris, on the thirtieth day of the month of April of the year one thousand nine hundred and fifty-six, in duplicate in three texts, in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity. This Agreement shall be deposited with the International Civil Aviation Organization which shall send certified copies thereof to all its Member States.

Austria	(s.) VOLLGRUBER	(30-10-1956)
Autriche		

Belgium	(s.) J. GUILLAUME	(s.) P. NOTTET
Belgique		

Denmark	(s.) E. WAERUM	(21-11-1956)
Danemark		

## Article 10

1) Pour être recevable, une demande de convocation d'une réunion des Etats contractants en vue de l'examen d'amendements éventuels à l'Accord devra être adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale par vingt-cinq pour cent (25%) au moins des Etats contractants et, au plus tôt, douze (12) mois après l'entrée en vigueur du présent Accord. L'Organisation de l'aviation civile internationale, en consultation avec le Président de la Commission européenne de l'aviation civile, convoquera la réunion en avisant les Etats contractants au moins trois mois à l'avance.

2) Tout projet d'amendement à l'Accord doit être approuvé lors de ladite réunion par la majorité de tous les Etats contractants, les deux tiers des Etats contractants devant être présents.

3) L'amendement entrera en vigueur, à l'égard des Etats qui l'auront ratifié, après ratification par le nombre d'Etats contractants spécifié lors de ladite réunion et à la date fixée par celle-ci.

## Article 11

Le présent Accord s'applique à tous les territoires métropolitains des Etats contractants, à l'exception des îles éloignées dans l'Océan Atlantique et des îles dont le statut est semi-indépendant et à l'égard desquelles tout Etat contractant peut déclarer, lors du dépôt de son instrument de ratification ou de son instrument d'adhésion, que le présent Accord ne s'applique pas.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au nom de leur gouvernement.

FAIT à Paris, le trentième jour du mois d'avril de l'année mil neuf cent cinquante-six, en double exemplaire, en anglais, français et espagnol, chacun de ces textes faisant également foi. Le présent Accord sera déposé auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui devra en envoyer des copies certifiées conformes à tous les Etats membres de l'Organisation.

France  
France

(s.) R. LEMAIRE

Federal Republic of Germany  
République fédérale d'Allemagne

(s.) K. KNIPFER (29-5-1956)

Finland  
Finlande

Greece  
Grèce

Iceland  
Islande (s.) AGNAR KL. JÓNSSON (8-11-1956)

Ireland  
Irlande (s.) J. C. B. MACCARTHY (29-5-1956)

Italy  
Italie (s.) P. QUARONI (23-1-1957)

Luxembourg  
Luxembourg (s.) ROBERT ALS (s.) HAMER

Netherlands  
Pays-Bas *Pour le Royaume en Europe*  
(s.) W. VAN BOETZELAER (12-7-1956)

Norway  
Norvège (s.) ROLF ANDVORD (8-11-1956)

Portugal  
Portugal (s.) M. MATHIAS (7-5-1957)

Spain  
Espagne (s.) El Conde DE CASA ROJAS <sup>1)</sup> (8-11-1956)

Sweden  
Suède (s.) R. KUMLIN (23-1-1957)

Switzerland  
Suisse (s.) G. BAUER

Turkey  
Turquie (s.) N. YOLGA (8-11-1956)

United Kingdom  
Royaume-Uni

---

<sup>1)</sup> Bij de ondertekening is het voorbehoud gemaakt, dat de Spaanse tekst van de Overeenkomst op enkele punten onjuist is en dient te worden herzien.

C. VERTALING**Multilaterale Overeenkomst inzake commerciële rechten voor niet-geregelde luchtdiensten in Europa**

De Regeringen welke deze Overeenkomst hebben ondertekend,

Overwegende, dat elk van de bij de Overeenkomst partij zijnde Staten tot beleid heeft, luchtvaartuigen, gebezigd op niet-geregelde commerciële vluchten binnen Europa, welke zijn geregelde luchtdiensten niet schaden, vrijelijk toe te laten op zijn grondgebied tot het opnemen en afzetten van personen, goederen en post,

Overwegende, dat de behandeling bevredigend is, welke in de bepalingen van de eerste alinea van artikel 5 van het te Chicago op 7 december 1944 ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart (hierna te noemen „het Verdrag”) is voorzien voor de internationale bewegingen van particuliere luchtvaartuigen en van luchtvaartuigen, gebezigd voor niet-geregeld commercieel vervoer, welke het grondgebied van de Staten die partij zijn bij dat Verdrag binnenvliegen dan wel er zonder tussenlanding over vliegen of er landen anders dan voor verkeersdoeleinden, en

Geleid door de wens tot verdere overeenstemming te komen met betrekking tot het recht hetwelk de tweede alinea van artikel 5 van het Verdrag aan hun commerciële luchtvaartuigen verleent om passagiers, goederen of post op te nemen en af te zetten op internationale vluchten tegen vergoeding of beloning anders dan op geregelde internationale luchtdiensten,

Hebben tot dat doel deze Overeenkomst gesloten.

**Artikel 1**

Deze Overeenkomst is van toepassing op elk burgerlijk luchtvaartuig dat

a) is ingeschreven in een Staat welke lid is van de Europese Burgerluchtvaart Vergadering, en

b) wordt geëxploiteerd door een onderdaan van een van de Overeenkomstsluitende Staten, daartoe behoorlijk gemachtigd door de bevoegde nationale autoriteit van die Staat,

wanneer dat luchtvaartuig wordt gebezigd op internationale vluchten tegen vergoeding of beloning, anders dan op geregelde internationale luchtdiensten, binnen de grondgebieden waarop deze Overeenkomst krachtens artikel 11 van toepassing is.

**Artikel 2**

1) De Overeenkomstsluitende Staten komen overeen de in artikel 1 van deze Overeenkomst genoemde luchtvaartuigen vrijelijk op hun onder-

scheiden grondgebieden toe te laten tot het opnemen en afzetten van personen, goederen en post zonder het stellen van de „bepalingen, voorwaarden of beperkingen”, bedoeld in de tweede alinea van artikel 5 van het Verdrag, wanneer die luchtvaartuigen worden gebezigd voor:

a) vluchten welke worden uitgevoerd voor menslievende doeleinden of in geval van nood;

b) passagiers-vluchten per luchttaxi, welke een gelegenheidskarakter hebben en op aanvraag worden uitgevoerd, mits het luchtvaartuig geen plaatsruimte biedt aan meer dan zes passagiers en mits de bestemming wordt gekozen door de huurder of huurders en geen deel van het laadvermogen van het luchtvaartuig onder bezwarende titel wordt overgedragen aan het publiek;

c) vluchten waarbij het gehele laadvermogen van de luchtvaartuigen wordt gehuurd door eenzelfde natuurlijke persoon of rechtspersoon voor het vervoer van zijn personeel of goederen, mits geen enkel deel van bedoeld laadvermogen aan een derde onder bezwarende titel wordt overgedragen;

d) op zichzelf staande vluchten, met dien verstande dat krachtens deze alinea geen vervoerder of groep van vervoerders recht heeft op meer dan één vlucht per maand tussen dezelfde twee verkeerscentra voor de gezamenlijke luchtvaartuigen waarover hij of zij beschikt.

2) Dezelfde behandeling wordt toegekend aan luchtvaartuigen welke voor een van de volgende werkzaamheden worden gebezigd:

a) het uitsluitend vervoer van vracht;

b) het vervoer van passagiers tussen gebieden welke geen redelijk rechtstreekse verbinding hebben door middel van geregelde luchtdiensten; met dien verstande, dat elke Overeenkomstsluitende Staat kan eisen, dat de in dit lid genoemde werkzaamheden worden gestaakt, indien deze naar zijn oordeel schadelijk zijn voor de belangen van zijn geregelde luchtdiensten welke worden onderhouden binnen de grondgebieden waarop deze Overeenkomst van toepassing is; elke Overeenkomstsluitende Staat kan volledige inlichtingen eisen aangaande de aard en de omvang van elk van die werkzaamheden, welke zijn of worden uitgevoerd; en

voorts met dien verstande, dat elke Overeenkomstsluitende Staat met betrekking tot de werkzaamheden, genoemd in dit lid onder b), vrijelijk de omvang van de gebieden (inzonderheid het luchtvaartterrein of de luchtvaartterreinen welke daarin zijn begrepen) kan vaststellen, deze vaststelling te allen tijde kan wijzigen en kan bepalen of die gebieden redelijk rechtstreekse verbindingen hebben door middel van geregelde luchtdiensten.

### Artikel 3

De Overeenkomstsluitende Staten komen voorts overeen, dat in de gevallen, welke niet door artikel 2 worden gedekt, waar zij de naleving

eisen van bepalingen, voorwaarden of beperkingen voor de in de tweede alinea van artikel 5 van het Verdrag bedoelde niet-geregelde vluchten, de inhoud van zodanige bepalingen, voorwaarden of beperkingen door elke Overeenkomstsluitende Staat zal worden neergelegd in gepubliceerde voorschriften, welke zullen aanduiden:

a) de termijn, binnen welke de vereiste inlichtingen (met een verzoek om voorafgaande vergunning, indien deze is vereist) moeten worden ingediend; in het geval van een op zichzelf staande vlucht of van een reeks van niet meer dan vier vluchten zal deze termijn niet langer zijn dan twee volle werkdagen; voor grotere reeksen vluchten kunnen langere termijnen worden vastgesteld;

b) de luchtvaartautoriteit van de Overeenkomstsluitende Staat, aan wie die inlichtingen (met het verzoek, zo dit wordt vereist) rechtstreeks kunnen worden gezonden zonder langs de diplomatieke weg te worden geleid;

c) de te verschaffen inlichtingen, welke in het geval van een op zichzelf staande vlucht of van een reeks van niet meer dan vier vluchten beperkt zullen blijven tot de volgende gegevens:

- 1) naam van de exploiterende maatschappij;
- 2) type van het luchtvaartuig en inschrijvingskenmerken;
- 3) datum en geschatte tijden van aankomst op en vertrek van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Staat;
- 4) de route van het luchtvaartuig;
- 5) het doel van de vlucht, het aantal op te nemen of af te zetten passagiers alsmede de aard en de hoeveelheid van de op te nemen of uit te laden vracht.

#### Artikel 4

1) Indien enig geschil ontstaat tussen Overeenkomstsluitende Staten omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, zullen zij het in de eerste plaats trachten op te lossen door onderlinge onderhandelingen.

2) a) Indien zij geen oplossing kunnen bereiken, kunnen zij overeenkomen om het geschil ter beslissing te verwijzen naar een scheidsrecht of een scheidsrechter.

b) Indien zij binnen een maand, nadat de ene Staat de andere Staat in kennis heeft gesteld van zijn voornemen zich te wenden tot zulk een scheidsrechterlijke autoriteit, niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent het beginsel van een scheidsrechterlijke regeling, of indien zij binnen drie maanden na het tijdstip waarop zij zijn overeengekomen het geschil aan een scheidsrechterlijke uitspraak te onderwerpen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de samenstelling van het scheidsrecht of omtrent de persoon van de scheidsrechter, kan elke Overeenkomstsluitende Staat het geschil ter beslissing voorleggen aan de Raad van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie. Geen lid van de Raad kan deelnemen

aan een stemming bij het onderzoek door de Raad van een geschil waarbij het partij is. Indien genoemde Raad niet bereid is het geschil in behandeling te nemen, kan elke betrokken Overeenkomstsluitende Staat het voorleggen aan het Internationale Gerechtshof.

3) De Overeenkomstsluitende Staten nemen op zich, zich te houden aan iedere ingevolge lid 2) van dit artikel gegeven beslissing.

4) Indien en zolang een Overeenkomstsluitende Staat in gebreke blijft zich te houden aan een ingevolge lid 2) van dit artikel gegeven beslissing, kunnen de andere Overeenkomstsluitende Staten ieder recht dat zij op grond van deze Overeenkomst aan hem hebben verleend beperken, onthouden of intrekken.

#### Artikel 5

1) Deze Overeenkomst staat open voor ondertekening door de Staten die lid zijn van de Europese Burgerluchtvaart Vergadering.

2) De Overeenkomst is onderworpen aan bekrachtiging door de ondertekenende Staten.

3) De akten van bekrachtiging dienen te worden nedergelegd bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

#### Artikel 6

1) Wanneer twee van de ondertekenende Staten hun akten van bekrachtiging hebben nedergelegd, treedt deze Overeenkomst tussen die Staten in werking drie maanden na de nederlegging van de tweede akte van bekrachtiging. Voor elke Staat die zijn akte van bekrachtiging na die datum nederlegt treedt de Overeenkomst in werking drie maanden na de nederlegging van de betreffende akte van bekrachtiging.

2) Zodra deze Overeenkomst in werking treedt, zal zij worden geregistreerd bij de Verenigde Naties door de Secretaris-Generaal van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

#### Artikel 7

1) Deze Overeenkomst blijft open voor ondertekening gedurende zes maanden nadat zij in werking is getreden. Daarna zal zij open staan voor toetreding door iedere Staat die lid is van de Europese Burgerluchtvaart Vergadering en de Overeenkomst niet heeft ondertekend.

2) De toetreding van een Staat geschiedt door de nederlegging van een akte van toetreding bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie en treedt in werking drie maanden na de datum van de nederlegging.

#### Artikel 8

1) Elke Overeenkomstsluitende Staat kan deze Overeenkomst opzeggen door een kennisgeving van opzegging aan de Voorzitter van de Europese Burgerluchtvaart Vergadering en aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.



2) De opzegging wordt van kracht zes maanden na de datum van ontvangst door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie van de kennisgeving van opzegging.

#### Artikel 9

1) De Secretaris-Generaal van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie stelt de Voorzitter van de Europese Burgerluchtvaart Vergadering en alle Staten die daarvan lid zijn in kennis van:

a) de nederlegging van iedere akte van bekrachtiging of toetreding en de datum van die nederlegging, binnen dertig dagen na de nederlegging, en

b) de ontvangst van iedere kennisgeving van opzegging en de datum van die ontvangst, binnen dertig dagen na de ontvangst.

2) De Secretaris-Generaal van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie stelt de Voorzitter van de Europese Burgerluchtvaart Vergadering en de Staten die daarvan lid zijn tevens in kennis van de datum waarop de Overeenkomst in werking zal treden in overeenstemming met lid 1) van artikel 6.

#### Artikel 10

1) Niet eerder dan twaalf (12) maanden na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst kunnen niet minder dan vijftienvijf procent (25 %) van de Overeenkomstsluitende Staten tot de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie een verzoek richten om een bijeenkomst van de Overeenkomstsluitende Staten ter overweging van eventuele wijzigingen in de Overeenkomst. Een zodanige bijeenkomst wordt bijeengeroepen door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie in overleg met de Voorzitter van de Europese Burgerluchtvaart Vergadering, waarbij aan de Overeenkomstsluitende Staten niet later dan drie maanden van te voren bericht wordt gezonden.

2) Elke voorgestelde wijziging in de Overeenkomst is onderworpen aan goedkeuring tijdens de genoemde bijeenkomst door een meerderheid van alle Overeenkomstsluitende Staten, waarbij twee derde van de Overeenkomstsluitende Staten aanwezig moet zijn om een quorum te vormen.

3) Ten aanzien van de Staten die haar hebben bekrachtigd treedt de wijziging in werking na bekrachtiging door een door genoemde bijeenkomst vastgesteld aantal Overeenkomstsluitende Staten en op een door genoemde bijeenkomst bepaald tijdstip.

#### Artikel 11

Deze Overeenkomst is van toepassing op het moederland van elk der Overeenkomstsluitende Staten, met uitzondering van ver weg liggende eilanden in de Atlantische Oceaan en semi-onafhankelijke eilanden met betrekking tot welke een Overeenkomstsluitende Staat ten tijde van de

nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of toetreding verklaart, dat deze Overeenkomst niet van toepassing is.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, hun handtekeningen voor hun onderscheiden Regeringen hebben geplaatst.

GEDAAN te Parijs, de dertigste april van het jaar negentienhonderd zesenvijftig, in tweevoud in de Engelse, de Franse en de Spaanse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek. Deze Overeenkomst zal worden nedergelegd bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, welke gewaarmerkte afschriften ervan zal zenden aan alle Staten die lid van de Organisatie zijn.

*(Zie voor de ondertekeningen na de Engelse en de Franse tekst, hierboven bladzijde 10 e.v.)*

#### D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft de goedkeuring der Staten-Generaal ingevolge artikel 60, lid 2, van de Grondwet, alvorens te kunnen worden bekrachtigd.

#### E. BEKRACHTIGING

De volgende Staten hebben overeenkomstig artikel 5, lid 3, van de Overeenkomst hun akte van bekrachtiging bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie nedergelegd:

/ Zwitserland . . . . .	2 april 1957
/ Oostenrijk . . . . .	21 mei 1957
/ Spanje . . . . .	30 mei 1957
/ Frankrijk . . . . .	5 juni 1957
/ Noorwegen . . . . .	5 augustus 1957
/ Zweden . . . . .	13 augustus 1957

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zijn ingevolge artikel 6, lid 1, op 21 augustus 1957 in werking getreden voor Zwitserland en Oostenrijk. Voor de Staten die de Overeenkomst na 21 mei 1957 bekrachtigen dan wel tot de Overeenkomst toetreden, treden de bepalingen ingevolge artikel 6, lid 1, onderscheidenlijk artikel 7, lid 2, in werking drie maanden na de nederlegging van de akte van bekrachtiging of van toetreding.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst alleen gelden voor Nederland.

#### J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, waarnaar in de preambule en elders in de Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* H 165. Zie ook *Trb.* 1954, 18. De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, welke in artikel 4 en elders in de Overeenkomst wordt genoemd, is bij dat Verdrag opgericht.

De Europese Burgerluchtvaart Vergadering, welke wordt genoemd in artikel 1 en elders in de Overeenkomst, is een intergouvernementele conferentie, waarvan lid zijn de leden van de Raad van Europa alsmede Finland, Portugal, Spanje en Zwitserland. Andere Europese Staten kunnen lid van de Vergadering worden, indien zij door de Vergadering met algemene stemmen worden toegelaten. De Eerste Europese Burgerluchtvaart Vergadering werd gehouden te Straatsburg van 29 november tot 16 december 1955. De Tweede Europese Burgerluchtvaart Vergadering werd gehouden te Madrid van 24 april tot 11 mei 1957.

Van het Statuut van het Internationale Gerechtshof, welk Hof wordt genoemd in artikel 4 van de Overeenkomst, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* F 321. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1956, 119.

Uitgegeven de negentiende september 1957.

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