

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

29 AVRIL 1959.

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe, fait à Paris, le 30 avril 1956.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe, a été élaboré par la Commission Européenne de l'Aviation Civile, au cours de sa première réunion qui se tint à Strasbourg du 29 novembre au 16 décembre 1955.

Le régime institué pour les transports aériens non réguliers, par la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 et ratifiée par la Belgique le 5 mai 1945, est extrêmement libéral en ce qui concerne le transit, c'est-à-dire le droit de survol et celui d'escale non commerciale. En effet, la règle énoncée à ce sujet par le premier alinéa de l'article 5 de la dite convention est la liberté. Par contre, l'alinéa 2 de ce même article soumet le droit d'escale commerciale à toutes réglementations, conditions ou restrictions que les Etats pourraient juger souhaitables.

Les Etats membres de la Commission Européenne de l'Aviation Civile (1) ont estimé que leur expérience était suffisante pour codifier dès à présent les pratiques libérales communes, issues de l'application de cet alinéa 2, pour l'autorisation de certains transports aériens commerciaux non réguliers.

L'accord s'applique aux aéronefs civils immatriculés dans un Etat membre de la Commission Européenne de l'Aviation Civile Partie à l'accord, et exploités par un ressortis-

(1) Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Islande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République Fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

29 APRIL 1959.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de multilaterale Overeenkomst betreffende de commerciële rechten voor de niet-geregelde luchtvervoerdiensten in Europa, gedaan te Parijs op 30 april 1956.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De multilaterale overeenkomst inzake commerciële rechten voor niet-geregelde luchtdiensten in Europa werd opgesteld door de Europese Burgerluchtvaart Vergadering, tijdens haar eerste vergadering welke van 29 november tot 16 december 1955 te Straatsburg werd gehouden.

Het regime ingesteld voor de niet-geregelde luchtdiensten bij het op 7 december 1944 te Chicago ondertekend verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, op 5 mei 1945 door België goedgekeurd, is uiterst liberaal wat het transito betreft, zegge het recht van overvliegen en van het uitvoeren van landingen anders dan voor verkeersdoeleinden. Immers, de regel die te dien opzichte door de eerste alinea van artikel 5 van dat verdrag wordt geformuleerd is de vrijheid. Bij de 2^{de} alinea van ditzelfde artikel wordt daarentegen het recht van landen voor verkeersdoeleinden onderworpen aan bepalingen voorwaarden op beperkingen, welke de Staten als wenselijk zouden kunnen achten.

De Staten leden van de Europese Burgerluchtvaart Vergadering (1), waren de mening toegedaan dat zij voldoende ervaring hadden om voortaan de gemeenschappelijke liberale praktijken die voortvloeien uit de toepassing van zekere niet-geregelde commerciële luchtdiensten, te codificeren.

Het akkoord is van toepassing op de burgerlijke luchtvaartuigen, ingeschreven in een Staat, lid van de Europese Burgerluchtvaart Vergadering en partij bij de overeen-

(1) België, Denemarken, Duitse Bondsrepubliek, Finland, Frankrijk, Ierland, IJsland, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Portugal, Spanje, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Zwitserland, Turkije.

sant d'un des Etats contractants dûment habilité à cet effet par son autorité nationale compétente.

Les Etats contractants conviennent d'admettre librement ces aéronefs sans leur imposer les réglementations, conditions ou restrictions prévues au 2^e alinéa de l'article 5 de la Convention de Chicago, lorsqu'ils sont utilisés pour l'une des activités suivantes :

- transports effectués à des fins humanitaires ou en cas de nécessité impérieuse;
- transports occasionnels et à la demande, fait par avion taxi de six places au plus;
- transports effectués par avion complet pour une même personne ou pour son personnel, sans qu'il y ait cession d'une partie de la capacité à un tiers;

- transports isolés dont le nombre, pour un même transporteur ou groupe de transporteurs, est limité à un transport par mois entre deux mêmes centres de trafic;

- transports exclusifs de fret et transport de passagers entre régions qui n'ont pas entre elles de liaisons suffisamment directes par services aériens réguliers et à condition qu'ils ne soient pas estimés préjudiciables aux intérêts des services aériens réguliers.

L'accord ne s'applique qu'aux territoires métropolitains des Etats contractants.

L'accord prévoit une procédure d'octroi des autorisations quand elles demeurent nécessaires, avec le double objectif de l'accélérer et de la simplifier.

L'accord prévoit aussi une procédure pour le règlement des différends au sujet de son interprétation et de son application.

En plus des clauses protocolaires habituelles, une clause particulière stipule la procédure à suivre pour l'examen, l'adoption et l'entrée en vigueur des amendements éventuels.

Le 14 octobre 1957, tous les Etats membres de la Commission Européenne de l'Aviation Civile, sauf le Royaume-Uni, avaient signé l'accord et huit Etats l'avaient ratifié : la Suisse, l'Autriche, l'Espagne, la Norvège, la Suède, la France, le Danemark et la Finlande.

Nous avons l'honneur de soumettre cet accord à votre approbation.

Le Ministre des Affaires étrangères,

komst, geëxploiteerd door een onderdaan van een van de overeenkomstsluitende Staten, daartoe behoorlijk gemachtigd door de bevoegde nationale autoriteit.

De overeenkomstsluitende Staten komen overeen deze luchtvaartuigen vrijelijk toe te laten, zonder de bij de 2^{de} alinea van artikel 5 van het verdrag van Chicago voorziene bepalingen, voorwaarden of beperkingen te stellen, wanneer zij voor een der volgende activiteiten gebezigd worden :

- vluchten voor menslievende doeleinden of in geval van nood;

- toevallig en op aanvraag verrichte vluchten per lucht-taxi met plaatsruimte voor ten hoogste zes personen;

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

- op zichzelf staande vluchten waarvan het aantal, voor één en dezelfde vervoerder of groep van vervoerders, beperkt is tot één vlucht per maand tussen dezelfde twee verkeerscentra;

- uitsluitend vervoer van vracht en vervoer van passagiers tussen gebieden welke geen redelijk rechtsstreekse verbinding hebben door middel van geregelde luchtdiensten, en met dien verstande dat zij niet als schadelijk worden geacht voor de belangen van de geregelde luchtdiensten.

Deze overeenkomst is slechts toepasselijk op de moederlandse gebiedsdelen der overeenkomstsluitende Staten.

De overeenkomst voorziet een procedure voor het uitreiken van de toelatingen wanneer deze nodig blijven, met de dubbele bedoeling haar te bespoedigen en te vereenvoudigen.

Het akkoord voorziet eveneens een procedure tot regeling van geschillen omtrent uitlegging of toepassing er van.

Buiten de gebruikelijke protocolaire bepalingen, wordt door een bijzondere bepaling de procedure vastgesteld die moet gevolgd worden voor het onderzoek, de goedkeuring en de inwerkingtreding van de gebeurlijke wijzigingen.

Op 14 oktober 1957 hadden alle Staten leden van de Europese Burgerluchtvaart Vergadering, behalve het Verenigd Koninkrijk, de overeenkomst ondertekend en hadden acht Staten ze goedgekeurd : Zwitserland, Oostenrijk, Spanje, Noorwegen, Zweden, Frankrijk, Denemarken en Finland.

Wij hebben de eer U deze overeenkomst ter goedkeuring voor te leggen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. WIGNY.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

P.-W. SEGERS.

Le Ministre du Commerce extérieur,

De Minister van Buitenlandse Handel,

J. VAN DER SCHUEREN.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 27 février 1959, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe, fait à Paris, le 30 avril 1956 », a donné le 11 mars 1959 l'avis suivant :

L'avant-projet a pour objet l'approbation de l'accord intervenu entre les Etats membres de la Commission européenne de l'aviation civile pour admettre librement à l'escale, sans leur imposer les réglementations, conditions ou restrictions prévues à l'article 5, deuxième alinéa, de la Convention de Chicago, approuvée par la loi du 30 avril 1947, les aéronefs utilisés pour certains transports énumérés à l'article 2 de l'accord.

Il doit être soumis à l'assentiment des Chambres, étant donné que, dans son article 4, il prévoit diverses dérogations aux règles de la procédure civile.

Il ne soulève aucune observation.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président;

L. Moureau et G. Holoye, conseillers d'Etat;

P. Coart-Fresart et P. Ansiaux, assesseurs de la section de législation;

C. Rousseaux, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. Suetens.

Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur général adjoint.

Le Greffier,

(s.) C. ROUSSEAUX.

Le Président,

(s.) J. SUETENS.

Pour expédition délivrée au Ministre des Affaires étrangères.

Le 16 mars 1959.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Communications et Notre Ministre du Commerce extérieur sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 27^e februari 1959 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de multilaterale overeenkomst betreffende de commerciële rechten voor de nietgeregelde luchtvervoerdiensten in Europa, gedaan te Parijs op 30 april 1956 », heeft de 11^e maart 1959 het volgende advies gegeven :

Het voorontwerp strekt tot goedkeuring van de overeenkomst tussen de Staten leden van de Europese Burgerluchtvaart Vergadering gesloten om luchtvaartuigen die voor sommige in artikel 2 van de overeenkomst opgesomde vluchten worden gebezigd, vrijelijk toe te laten te landen, zonder ze te onderwerpen aan de bepalingen, voorwaarden of beperkingen van artikel 5, tweede lid, van het Verdrag van Chicago, goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947.

Het moet aan de Kamers ter goedkeuring worden voorgelegd, daar in artikel 4 verschillende afwijkingen van de regels van de burgerlijke rechtsvordering zijn voorgeschreven.

Er zijn geen opmerkingen bij te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Suetens, eerste-voorzitter;

L. Moureau en G. Holoye, raadsheren van State;

P. Coart-Fresart en P. Ansiaux, bijzitters van de afdeling wetgeving;

C. Rousseaux, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. Suetens.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. Lahaye, adjunct-auditeur-generaal.

De Griffier,

(get.) C. ROUSSEAUX.

De Voorzitter,

(get.) J. SUETENS.

Voor uitgifte geleverd aan de Minister van Buitenlandse Zaken.

De 16^e maart 1959.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Buitenlandse Handel zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Article unique.

L'accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe, fait à Paris, le 30 avril 1956, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 24 mars 1959.

Enig artikel.

De multilaterale overeenkomst betreffende de commerciële rechten voor de niet-geregelde luchtvervoerdiensten in Europa, gedaan te Parijs, op 30 april 1956, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 24 maart 1959.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. WIGNY.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

P.-W. SEGERS.

Le Ministre du Commerce extérieur,

De Minister van Buitenlandse Handel,

J. VAN DER SCHUIEREN.

ACCORD MULTILATERAL

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 intracuropéens 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) 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;

MULTILATERALE OVEREENKOMST

inzake commerciële rechten voor niet-geregelde luchtdiensten in Europa.

Vertaling.

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-geregelde 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 onderscheiden 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 lucht taxi, 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 waarvoor 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) 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 aérodrômes 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) 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 la 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.

b) het vervoer van passagiers tussen gebieden welke geen redelijk rechtstreekse verbinding 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 de 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 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 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 scheidsrechtelijke autoriteit, niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent het beginsel van een scheidsrechtelijke regeling, of indien zij binnen drie maanden na het tijdstip waarop zij zijn overeengekomen het geschil aan een scheidsrechtelijke 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 hij 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.

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) 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) 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 Atlan-

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 de 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 vijftientwintig 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

tique 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.

Autriche :

VOLLGRUBER.
(30-10-1956)

Belgique :

J. GUILLAUME,
P. NOTTET.

Danemark :

E. WAERUM.
(21-11-1956)

France :

R. LEMAIRE.

République fédérale d'Allemagne :

K. KNIPFER.
(29-5-1956)

Finlande :

Grèce :

Islande :

AGNAR KL. JONSSON.
(8-11-1956)

Irlande :

J. C. B. MACCARTHY.
(29-5-1956)

Italie :

P. QUARONI
(23-1-1957)

Luxembourg :

ROBERT ALS,
HAMER.

Pays-Bas :

(Pour le Royaume en Europe)

W. VAN BOETZELAER.
(12-7-1956)

Norvège :

ROLF ANDVORD
(8-11-1956)

liggende eilanden in de Atlantische Oceaan en semi-onafhankelijke eilanden 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 blijk waarvan de ondergetekende, 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.

Oostenrijk :

VOLLGRUBER.
(30-10-1956)

België :

J. GUILLAUME,
P. NOTTET.

Denemarken :

E. WAERUM.
(21-11-1956)

Frankrijk :

R. LEMAIRE.

West-Bondsrepubliek Duitsland :

K. KNIPFER.
(29-5-1956)

Finland :

Griekenland :

IJsland :

AGNAR KL. JONSSON.
(8-11-1956)

Ierland :

J. C. B. MACCARTHY.
(29-5-1956)

Italië :

P. QUARONI
(23-1-1957)

Luxemburg :

ROBERT ALS,
HAMER.

Nedertand :

(Voor het Koninkrijk in Europa)

W. VAN BOETZELAER.
(12-7-1956)

Noorwegen :

ROLF ANDVORD
(8-11-1956)

Portugal :

M. MATHIAS.
(7-5-1957)

Espagne :

El Conde DE CASA ROJAS.
(8-11-1956)

Suède :

R. KUMLIN.
(23-1-1957)

Suisse :

G. BAUER.

Turquie :

N. YOLGA.
(8-11-1956)

*Royaume-Uni :**Portugal :*

M. MATHIAS.
(7-5-1957)

Spanje :

El Conde DE CASA ROJAS.
(8-11-1956)

Sweden :

R. KUMLIN.
(23-1-1957)

Zwitserland :

G. BAUER.

Turkije :

N. YOLGA.
(8-11-1956)

Verenigd Koninkrijk :