

## **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:

- (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;
- (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.

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.

#### **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.

## Accordo multilaterale concernente i diritti commerciali per i trasporti aerei non regolari in Europa

Concluso a Parigi il 30 aprile 1956

Approvato dall'Assemblea federale il 4 marzo 1957<sup>2</sup>

Entrato in vigore il 23 luglio 1957

(Stato 2 agosto 2013)

### *I Governi sottoscritti*

considerato che ciascuno degli Stati partecipanti all'accordo qui appresso si propone di ammettere liberamente sul suo territorio, per imbarcare o sbarcare traffico, gli aeromobili effettuanti trasporti intraeuropei commerciali non regolari che non pregiudicano i suoi servizi regolari;

considerato come soddisfacente il regime che le disposizioni del primo capoverso dell'articolo 5 della convenzione relativa alla navigazione aerea civile internazionale, firmata a Chicago, il 7 dicembre 1944<sup>3</sup> e denominata qui di seguito «convenzione», riservano ai voli internazionali degli aeromobili privati e degli aeromobili effettuanti trasporti commerciali non regolari che penetrano nel territorio degli Stati partecipanti alla convenzione, li attraversano in transito senza scalo o vi effettuano scali non commerciali; e

desiderosi di concludere un accordo più esteso sul diritto che il secondo capoverso dell'articolo 5 della convenzione accorda ai loro aeromobili commerciali d'imbarcare passeggeri, merci o corriere, quando questi aeromobili effettuano trasporti internazionali mediante remunerazione o in esecuzione a un contratto di locazione o di nolo fuori dei servizi aerei internazionali regolari,

*hanno concluso, a questo scopo, il presente accordo.*

### **Art. 1**

Il presente accordo è applicabile a qualsiasi aeromobile civile:

- a. immatricolato in uno Stato membro della Commissione europea della navigazione aerea civile, e
- b. esercitato da un cittadino di uno degli Stati contraenti, debitamente autorizzato a questo scopo dall'autorità nazionale competente di detto Stato,

se tale aeromobile effettua, nei territori ai quali è applicabile il presente accordo conformemente all'articolo 11, trasporti internazionali mediante remunerazione o in

RU 1957 499; FF 1956 II 534 881 ediz. franc. 1956 II 520 861 ediz. ted.

<sup>1</sup> Il testo originale è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. franc. della presente Raccolta.

<sup>2</sup> DF del 4 mar. 1957 (RU 1957 443).

<sup>3</sup> RS 0.748.0

esecuzione di un contratto di locazione o di nolo fuori dei servizi aerei internazionali regolari.

## Art. 2

1. Gli Stati contraenti convengono di ammettere liberamente sui loro rispettivi territori, per imbarcare o sbarcare traffico, gli aeromobili citati all'articolo 1 del presente accordo, senza imporre loro le «norme, condizioni o limitazioni» previste al secondo capoverso dell'articolo 5 della convenzione, se detti aeromobili sono usati per una delle seguenti attività:

- a. trasporti effettuati a scopi umanitari o in caso di necessità impellente;
- b. trasporti di passeggeri per tassi aereo, a carattere occasionale ed effettuati a richiesta, in quanto l'aeromobile non offra una capacità superiore a sei posti a sedere per passeggeri, la destinazione sia scelta da chi fa l'ordinazione e nessuna parte di detta capacità sia ceduta al pubblico;
- c. trasporti effettuati da aeromobili, la cui capacità totale è locata da una stessa persona fisica o giuridica per il trasporto del suo personale o delle proprie merci, in quanto nessuna parte di detta capacità sia ceduta a terzi;
- d. trasporti isolati, tenuto conto che, ai termini del presente paragrafo, nessun trasportatore o gruppo di trasportatori ha diritto, per l'insieme degli aeromobili di cui dispone, a più di un trasporto mensile fra due centri di traffico determinati.

2. Lo stesso vale per gli aeromobili destinati a una delle seguenti attività:

- a. trasporti esclusivi di merci;
- b. trasporti di passeggeri fra regioni che non sono collegate in modo sufficientemente diretto mediante servizi aerei regolari;

tuttavia, qualsiasi Stato contraente può esigere l'abbandono delle attività previste nel presente paragrafo, se ritiene che dette attività pregiudicano gli interessi dei suoi servizi aerei regolari esercitati nei territori ai quali è applicabile il presente accordo; ciascuno Stato contraente può esigere informazioni complete sulla natura e sull'importanza di qualsiasi attività di questo genere, terminata o in corso;

inoltre, per quanto concerne l'attività citata alla lettera b del presente paragrafo, ciascuno Stato contraente può definire liberamente l'estensione delle regioni (in particolare l'aerodromo o gli aerodromi considerati), modificare questa definizione in qualsiasi tempo e determinare se dette regioni sono collegate in modo sufficientemente diretto mediante servizi aerei regolari.

## Art. 3

Gli Stati contraenti convengono inoltre che qualora esigessero, nei casi non contemplati all'articolo 2, l'osservanza di norme, condizioni o limitazioni per i trasporti aerei non regolari citati al secondo capoverso dell'articolo 5 della convenzione, le clausole di tali norme, condizioni o limitazioni saranno prescritte dallo Stato contraente interessato, che pubblicherà un regolamento indicante:

- a. il termine, entro il quale le eventuali informazioni (se necessario, con una domanda preventiva d'autorizzazione) devono essere deposte; detto termine non deve essere superiore a due giorni feriali nel caso di un trasporto isolato o di una serie di quattro trasporti al massimo; un termine maggiore può essere stabilito, se si tratta di una serie più importante di trasporti;
- b. l'autorità aeronautica dello Stato contraente alla quale dette informazioni (se necessario, con la domanda) possono essere trasmesse direttamente, senza ricorrere alla via diplomatica;
- c. le informazioni da dare che, nel corso di un trasporto isolato o di una serie di quattro trasporti al massimo, saranno limitate ai seguenti elementi:
  1. designazione della compagnia esercente;
  2. tipo di aeromobile e marca d'immatricolazione;
  3. date e ore previste per l'arrivo sul territorio dello Stato contraente e per la partenza da detto territorio;
  4. itinerario dell'aeromobile;
  5. oggetto del trasporto, numero di passeggeri da imbarcare o da sbarcare e natura e quantità della merce da caricare o da scaricare.

#### **Art. 4**

1. Gli Stati contraenti, qualora una contestazione sorgesse fra essi circa l'interpretazione o l'applicazione del presente accordo, cercheranno, dapprima, di risolverla mediante negoziati diretti.
2. a. Gli Stati interessati, se non conseguono un'intesa, possono accettare di sottoporre la contestazione, per decisione, a un tribunale arbitrale o a un arbitro.
  - b. Se gli Stati interessati, entro un termine di un mese, da quando uno Stato ha comunicato all'altro Stato la sua intenzione di ricorrere a una tale istanza arbitrale, non si sono accordati sul principio del disciplinamento arbitrale o se, alla scadenza dei tre mesi seguenti, dopo avere accettato di sottoporre la contestazione all'arbitrato, non possono intendersi sulla composizione del tribunale o sulla persona dell'arbitro, ciascuno Stato contraente interessato può sottoporre la contestazione, per decisione, al Consiglio dell'Organizzazione della navigazione aerea civile internazionale. Nessun membro del Consiglio può votare durante l'esame, in Consiglio, di una contestazione di cui è parte in causa. Se il Consiglio non accetta che gli sia sottoposta la contestazione, ciascuno Stato contraente interessato può sottoporre la contestazione alla Corte internazionale di giustizia.
3. Gli Stati contraenti s'impegnano a conformarsi a qualsiasi decisione resa in virtù del paragrafo 2 del presente articolo.
4. Se uno Stato contraente non si conforma a una decisione resa in virtù del paragrafo 2 del presente articolo, gli altri Stati contraenti possono limitare, sospendere o revocare tutti i diritti concessi in virtù del presente accordo, fin quando questo Stato vi si è conformato.

**Art. 5**

1. Il presente accordo è aperto alla firma degli Stati membri della Commissione europea della navigazione aerea civile.
2. Sarà sottoposto alla ratificazione degli Stati firmatari.
3. Gli strumenti di ratificazione saranno depositati presso l'Organizzazione della navigazione aerea civile internazionale.

**Art. 6**

1. Il presente accordo, quando avrà riunito la ratificazione di due Stati firmatari, entrerà in vigore fra questi Stati tre mesi dopo la data del deposito del secondo strumento di ratificazione. Rispetto a ogni Stato che lo ratificherà in seguito, entrerà in vigore tre mesi dopo la data del deposito del suo strumento di ratificazione.
2. Dalla sua entrata in vigore, il presente accordo sarà registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite per cura del segretario generale dell'Organizzazione della navigazione aerea civile internazionale.

**Art. 7**

1. Il presente accordo rimarrà aperto alla firma nei sei mesi che seguiranno la sua entrata in vigore. In seguito, qualsiasi Stato non firmatario, membro della Commissione europea della navigazione aerea civile, vi potrà aderire.
2. L'adesione di qualsiasi Stato sarà effettuata mediante il deposito di uno strumento di adesione presso l'Organizzazione della navigazione aerea civile internazionale ed esplicherà i suoi effetti tre mesi dopo la data di deposito.

**Art. 8**

1. Ciascuno Stato contraente potrà disdire il presente accordo mediante notificazione al presidente della Commissione europea della navigazione aerea civile e all'Organizzazione della navigazione aerea civile internazionale.
2. La disdetta produrrà i suoi effetti sei mesi dopo la data di ricevimento della notificazione da parte dell'Organizzazione della navigazione aerea civile internazionale.

**Art. 9**

1. Il segretario generale dell'Organizzazione della navigazione aerea civile internazionale notificherà al presidente e a tutti gli Stati membri della Commissione europea della navigazione aerea:
  - a. il deposito di qualsiasi strumento di ratificazione o d'adesione e la data di deposito, entro trenta giorni dal deposito;
  - b. il ricevimento di qualsiasi notificazione di disdetta e la data di ricevimento, entro trenta giorni dal ricevimento.
2. Il segretario generale dell'Organizzazione della navigazione aerea civile internazionale notificherà pure al presidente e agli Stati membri della Commissione euro-



pea della navigazione aerea civile la data d'entrata in vigore dell'accordo, conformemente alle disposizioni del paragrafo 1 dell'articolo 6.

#### **Art. 10**

1. Per essere ricevibile, una domanda di convocazione di una riunione degli Stati contraenti, in vista dell'esame di eventuali emendamenti all'accordo, deve essere trasmessa all'Organizzazione della navigazione aerea civile internazionale dal venticinque per cento (25%) almeno degli Stati contraenti e, il più presto, dodici (12) mesi dopo l'entrata in vigore del presente accordo. L'Organizzazione della navigazione aerea civile internazionale, dopo consultazione con il presidente della Commissione europea della navigazione aerea civile, convocherà la riunione, avvertendo gli Stati contraenti almeno tre mesi prima.
2. Qualsiasi disegno d'emendamento all'accordo deve essere approvato in detta riunione dalla maggioranza di tutti gli Stati contraenti, i due terzi degli Stati contraenti dovendo essere presenti.
3. L'emendamento entrerà in vigore, rispetto agli Stati che l'avranno ratificato, dopo ratificazione da parte del numero di Stati contraenti specificato in detta riunione e alla data in essa stabilita.

#### **Art. 11**

Il presente accordo è applicabile a tutti i territori metropolitani degli Stati contraenti, a eccezione delle isole lontane nell'Oceano Atlantico e delle isole il cui statuto è semi-indipendente rispetto alle quali ciascuno Stato contraente può dichiarare, all'atto del deposito del suo strumento di ratificazione del suo strumento di adesione, che il presente accordo non è applicabile.

*In fede di che*, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno apposto la firma a nome del loro Governo.

*(Seguono le firme)*

Fatto a Parigi, il trentesimo giorno del mese di aprile dell'anno millenovecentocinquantesimo, in doppio esemplare, nella lingua inglese, francese e spagnuola, ciascuno di questi testi facendo parimente fede. Il presente accordo sarà depositato presso l'Organizzazione della navigazione aerea civile internazionale, che dovrà inviarme copie certificate conformi a tutti gli Stati membri dell'Organizzazione.

### Campo d'applicazione il 2 agosto 2013<sup>4</sup>

| Stati partecipanti       | Ratifica<br>Adesione (A) |        | Entrata in vigore |      |
|--------------------------|--------------------------|--------|-------------------|------|
| Austria                  | 21 maggio                | 1957   | 21 agosto         | 1957 |
| Belgio                   | 22 aprile                | 1960   | 22 luglio         | 1960 |
| Croazia                  | 2 luglio                 | 1999 A | 2 ottobre         | 1999 |
| Danimarca                | 12 settembre             | 1957   | 12 dicembre       | 1957 |
| Estonia                  | 4 aprile                 | 2001 A | 4 luglio          | 2001 |
| Finlandia                | 6 novembre               | 1957   | 6 febbraio        | 1958 |
| Francia                  | 5 giugno                 | 1957   | 5 settembre       | 1957 |
| Germania                 | 11 settembre             | 1959   | 11 dicembre       | 1959 |
| Irlanda                  | 2 agosto                 | 1961   | 2 novembre        | 1961 |
| Islanda                  | 25 settembre             | 1961   | 25 dicembre       | 1961 |
| Lussemburgo              | 23 dicembre              | 1963   | 23 marzo          | 1964 |
| Moldova                  | 23 dicembre              | 1998 A | 23 marzo          | 1999 |
| Norvegia                 | 5 agosto                 | 1957   | 5 novembre        | 1957 |
| Paesi Bassi <sup>a</sup> | 20 gennaio               | 1958   | 20 aprile         | 1958 |
| Portogallo <sup>b</sup>  | 17 ottobre               | 1958   | 17 gennaio        | 1959 |
| Regno Unito              | 11 gennaio               | 1960 A | 11 aprile         | 1960 |
| Isola di Man             | 11 gennaio               | 1960   | 11 aprile         | 1960 |
| Isole del Canale         | 11 gennaio               | 1960   | 11 aprile         | 1960 |
| Spagna                   | 30 maggio                | 1957   | 30 agosto         | 1957 |
| Svezia                   | 13 agosto                | 1957   | 13 novembre       | 1957 |
| Svizzera                 | 2 aprile                 | 1957   | 21 agosto         | 1957 |
| Turchia                  | 4 novembre               | 1958   | 4 febbraio        | 1959 |
| Ungheria                 | 16 novembre              | 1993 A | 14 febbraio       | 1994 |

<sup>a</sup> Per il Regno in Europa.

<sup>b</sup> L'Acc. s'applica unicamente al territorio metropolitano, ad esclusione delle isole adiacenti di Madera e delle Azzorre.

<sup>4</sup> RU 1972 1791, 2009 2549 e 2013 2665.

Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sul sito Internet del DFAE ([www.dfae.admin.ch/trattati](http://www.dfae.admin.ch/trattati)).