

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1954.

9 JUIN 1954.

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre la Belgique et le Liban, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà et Annexe, signés à Beyrouth, le 24 décembre 1953.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Accord conclu à Beyrouth, le 24 décembre 1953 entre le Gouvernement belge et le Gouvernement libanais, est destiné à servir de base aux relations aériennes entre le Liban, la Belgique et le Congo belge.

Il est du type habituel des accords bilatéraux de ce genre. La majeure partie de ses dispositions découlent de la Convention relative à l'Aviation Civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et approuvée par la loi du 30 avril 1947 (*Moniteur belge*, 2 décembre 1948) et à laquelle le Liban est également Partie.

L'Accord octroie à chacun des États signataires l'usage des libertés de l'air, c'est-à-dire le droit d'embarquer ou de débarquer sur le territoire de l'autre des passagers, des marchandises et du courrier, non seulement à destination ou en provenance de son territoire, mais aussi de pays tiers; conformément à l'usage en la matière, ces droits s'exercent sur les itinéraires spécifiés à l'Annexe à l'Accord.

L'article 10 de l'Accord contient une clause compromissoire qui nécessite l'approbation par les Chambres.

C'est cet Accord, sujet à ratification, que nous avons l'honneur, Mesdames et Messieurs, de soumettre à présent à votre approbation.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Le Ministre des Communications,

Le Ministre du Commerce Extérieur,

P.-H. SPAAK.

Ed. ANSEELE.

V. LAROCK.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1954.

9 JUNI 1954.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Akkoord tussen België en Libanon betreffende de luchtvaart-diensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen en Bijlage, ondertekend op 24 December 1953, te Beiroet.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het Akkoord dat op 24 December 1953 te Beiroet tussen de Belgische en de Libanese Regering werd gesloten is bestemd om de grondslag te vormen voor de luchtvaart-betrekkingen tussen Libanon, België en Belgisch Kongo.

Het verschilt niet van de gewone bilaterale akkoorden van die soort. De meeste bepalingen er van vloeien voort uit de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend op 7 December 1944, te Chicago, en goedgekeurd door de wet van 30 April 1947 (*Belgisch Staatsblad*, 2 December 1948), waarbij Libanon eveneens Partij is.

Het Akkoord verleent aan elke ondertekenende Staat de vrijheden op luchtvaartgebied, dit wil zeggen het recht om op het grondgebied van de andere Partij passagiers, goederen en post, met bestemming naar of afkomstig van zijn grondgebied dan wel derde landen, op te nemen of af te zetten; overeenkomstig het ter zake heersende gebruik, worden deze rechten uitgeoefend op de reiswegen die in de Bijlage bij het Akkoord staan omschreven.

Artikel 10 van het Akkoord behelst een arbitragebepaling die de goedkeuring door het Parlement noodzakelijk maakt.

Wij hebben de eer, Mevrouwen, Mijne Heren, U dit Akkoord, waarvoor bekrachtiging is vereist, ter goedkeuring voor te leggen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Buitenlandse Handel,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires Etrangères, le 18 mai 1954, d'une demande d'avis, sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord entre la Belgique et le Liban, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà et Annexe, signés à Beyrouth, le 24 décembre 1953 », a donné le 24 mai 1954 l'avis suivant :

Le projet ne soulève pas d'observations.

La chambre était composée de

MM. :

J. SUETENS, *premier président du Conseil d'Etat, président*;
M. SOMERHAUSEN, *conseiller d'Etat*;
G. VAN BUNNEN, *conseiller d'Etat*;
F. VAN GOETHEM, *assesseur de la section de législation*;
J. LIMPENS, *assesseur de la section de législation*;
G. PIQUET, *greffier adjoint, greffier*.

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

Le Greffier,
(signé) G. PIQUET.

Le Président,
(signé) J. SUETENS.

Pour deuxième expédition délivrée à M. le Ministre des Affaires Etrangères.

Le 28 mai 1954.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 18^e Mei 1954 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Akkoord tussen België en Libanon betreffende de luchtvaart-diensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen en Bijlage, ondertekend op 24 December 1953, te Beiroet », heeft de 24^e Mei 1954 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

J. SUETENS, *eerste-voorzitter van de Raad van State, voorzitter*;
M. SOMERHAUSEN, *raadsheer van State*;
G. VAN BUNNEN, *raadsheer van State*;
F. VAN GOETHEM, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
J. LIMPENS, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
G. PIQUET, *adjunct-griffier, griffier*.

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

De Griffier,
(get.) G. PIQUET.

De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.

Voor tweede uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Buitenlandse Zaken.

De 28^e Mei 1954.

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 Etrangères, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Etrangères, 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 :

Article unique.

L'Accord entre la Belgique et le Liban, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà et Annexe, signés à Beyrouth, le 24 décembre 1953, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 5 juin 1954.

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 :

Enig artikel.

Het Akkoord tussen België en Libanon betreffende de luchtvaartdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen en Bijlage, ondertekend op 24 December 1953, te Beiroet, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 5 Juni 1954.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Etrangères,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P.-H. SPAAK.

*Le Ministre des Communications,**De Minister van Verkeerswezen,*

Ed. ANSEELE.

*Le Ministre du Commerce Extérieur,**De Minister van Buitenlandse Handel,*

V. LAROCK.

(4)

ACCORD
ENTRE LA BELGIQUE ET LE LIBAN
RELATIF
AUX SERVICES AERIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES
RESPECTIFS ET AU DELA
ET ANNEXE,
SIGNES A BEYROUTH, LE 24 DECEMBRE 1953.

AKKOORD
TUSSEN BELGIË EN LIBANON
BETREFFENDE
DE LUCHTVAARTDIENSTEN
TUSSEN HUN RESPECTIEVE GRONDGEBIEDEN
EN VERDERE LANDEN,
EN BIJLAGE,
ONDERTEKEND OP 24 DECEMBER 1953, TE BEIROET.
(Vertaling.)

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT BELGE ET LE GOUVERNEMENT LIBANAIS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU DELÀ.

Le Gouvernement belge et le Gouvernement libanais, Parties Contractantes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et désirant conclure un accord complémentaire aux fins d'établir des services aériens entre les territoires de la Belgique et du Liban, et au delà, sont convenus de ce qui suit :

Article premier.

Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'en stipule autrement :

(a) le terme « la Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée en conformité de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement à la Convention ou aux Annexes, adopté en conformité des articles 90 et 94 de ladite Convention;

(b) l'expression « entreprise de transports aériens désignée » signifie toute entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes aura désignée, par notification écrite faite à l'autre Partie Contractante, en conformité de l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens sur les itinéraires spécifiés dans ladite notification;

(c) l'expression « rupture de charge » signifie l'exploitation d'un service aérien par une entreprise de transports aériens désignée de telle façon qu'une section d'itinéraire est desservie par les aéronefs d'une capacité différente de celle des aéronefs affectés à une autre section;

(d) le terme « territoire » signifie, lorsqu'il se rapporte à un Etat, les territoires et eaux territoriales adjacentes qui sont sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat; et

(e) les expressions : « service aérien » « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont la signification qui leur est attribuée à l'article 96 de la Convention.

Art. 2.

(1) Chacune des Parties Contractantes accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'établir des services aériens sur les itinéraires spécifiés dans la section idoine de l'Annexe au présent Accord dénommés ci-après « services convenus » et « itinéraires spécifiés ».

(2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises de transports aériens désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront, lorsqu'elles exploiteront un service convenu sur un itinéraire spécifié, des privilèges suivantes :

(a) survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;

(b) faire escale sur ledit territoire pour des fins non commerciales; et

(c) faire escale sur ledit territoire aux points spécifiés pour cet itinéraire à l'Annexe au présent Accord, dans le but de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier en provenance ou à destination d'autres points également spécifiés.

(3) Aucune stipulation du paragraphe (2) du présent article ne sera interprétée comme accordant aux entreprises de transports aériens de l'une des Parties Contractantes, le privilège d'embarquer, contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante, même si ce trafic est transporté sur une partie de l'itinéraire par une ou plusieurs autres entreprises de transports aériens.

AKKOORD

TUSSEN DE BELGISCHE REGERING EN DE LIBANESE REGERING BETREFFENDE DE LUCHTVAARTDIENSTEN TUSSEN HUN RESPECTIEVE GRONDGEBIEDEN EN VERDERE LANDEN.

De Belgische Regering en de Libanese Regering, zijnde Verdragsluitende Partijen bij de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago, op 7 December 1944, en wensende een aanvullend akkoord te sluiten ten einde luchtvaartdiensten tussen de grondgebieden van België en van Libanon en verdere landen tot stand te brengen, zijn overeengekomen omtrent hetgeen volgt :

Eerste artikel.

Tenzij in de tekst anders wordt bepaald, wordt in dit akkoord verstaan onder :

(a) « de Overeenkomst » : de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago, op 7 December 1944, zomede iedere Bijlage aangenomen overeenkomstig artikel 90 van gezegde Overeenkomst, en iedere wijziging aan de Overeenkomst of aan de Bijlage, aangenomen overeenkomstig de artikelen 90 en 94 van gezegde Overeenkomst;

(b) « aangestelde onderneming voor luchtvervoer » : elke onderneming voor luchtvervoer die een der Verdragsluitende Partijen, bij schriftelijke kennisgeving aan de andere Verdragsluitende Partij, overeenkomstig artikel 13 van het onderhavig Akkoord, zal aangesteld hebben om de luchtvaartdiensten op de in gezegde kennisgeving omschreven reizen te exploiteren;

(c) « Overlading » : exploitatie van een luchtvaartdienst door een aangestelde onderneming voor luchtvervoer waarbij op een bepaald deel van de reisweg luchtschepen dienst doen met een ander laadvermogen dan dat van de op een verder deel gebruikte luchtschepen;

(d) « Grondgebied » : wanneer het een Staat betreft, de gebieden en de aangrenzende territoriale wateren die zich onder de soevereiniteit, de suzerainiteit, het protectoraat of de trustschap van die Staat bevinden; en

(e) « luchtvaartdienst », « internationale luchtvaartdienst », « onderneming voor luchtvervoer » en « niet-commerciële landing » : hetzelfde als vastgesteld bij artikel 96 der Overeenkomst.

Art. 2.

(1) Elk der Verdragsluitende Partijen verleent aan de andere Verdragsluitende Partij de in dit Akkoord omschreven rechten om luchtvaartdiensten in te stellen op de reiswegen die in de desbetreffende sectie der Bijlage bij het onderhavig Akkoord worden omschreven en hierna « overeengekomen diensten » en « omschreven reiswegen » worden genoemd.

(2) Onder voorbehoud der bepalingen van het onderhavig Akkoord genieten de door elke Verdragsluitende Partij aangestelde ondernemingen voor luchtvervoer, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven reisweg, de volgende voorrechten :

(a) over het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij vliegen zonder er te landen;

(b) op gezegd grondgebied landen, voor niet-commerciële doeleinden; en

(c) op gezegd grondgebied landen op de plaatsen die voor deze reisweg in de Bijlage bij het onderhavig Akkoord worden aangegeven, met het doel, in het internationaal verkeer, passagiers, goederen of post afkomstig van of met bestemming naar andere eveneens aangegeven plaatsen af te zetten of op te nemen.

(3) Geen bepaling van lid (2) van het onderhavig artikel kan zo uitgelegd worden dat aan de ondernemingen voor luchtvervoer van één der Verdragsluitende Partijen het voorrecht toegekend wordt, op het grondgebied der andere Verdragsluitende Partij, passagiers, lading of post met bestemming naar een andere plaats van het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij tegen betaling op te nemen, zelfs indien dit vervoer op een gedeelte van de reisweg door een of meer andere ondernemingen voor luchtvervoer wordt gedaan.

Art. 3.

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une ou des entreprises de transports aériens pour exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés.

(2) A la réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent article, accorder sans délai à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées, l'autorisation d'exploitation idoine.

(3) Les autorités aéronautiques compétentes de l'une des Parties Contractantes pourront demander à l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante, la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par leurs lois et règlements d'application courante et habituelle à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, et en conformité des stipulations de la Convention.

(4) Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accepter la désignation d'une entreprise de transports aériens et de suspendre ou de révoquer l'octroi à une entreprise de transports aériens des privilèges prévus au paragraphe (2) de l'article 2 du présent Accord ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice desdits privilèges par une entreprise de transports aériens lorsqu'elle ne sera pas convaincue qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui l'a désignée ou à ses ressortissants.

(5) Sous réserve des dispositions de l'article 7 du présent Accord, toute entreprise, qui aura été désignée et autorisée, pourra commencer l'exploitation des services convenus dès que les prescriptions des paragraphes (1) et (2) auront été observées.

(6) Chaque Partie Contractante aura le droit de suspendre l'exercice des privilèges qui ont été accordés à une entreprise de transports aériens en vertu du paragraphe (2) de l'article 2 du présent Accord ou de subordonner l'exercice desdits privilèges aux conditions qu'elle jugera nécessaires lorsque cette entreprise de transports aériens ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces privilèges ou n'aura pas exploité les services conformément aux conditions du présent Accord. Toutefois, et à moins que la suspension ou l'imposition immédiate des conditions ne soit essentielle pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation de l'autre Partie Contractante.

Art. 4.

Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et approvisionnements de bord, introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes ou embarqués sur ce territoire par l'autre Partie Contractante ou par l'entreprise ou les entreprises de transports aériens qu'elle a désignées, et pour compte de celle-ci et destinés aux aéronefs desdites entreprises, bénéficieront de la part de la première Partie du traitement ci-après en matière de droits de douane et frais d'inspection et d'autres taxes et impositions nationales ou locales similaires :

(a) exemption pour les carburants et huiles lubrifiantes restant à bord des aéronefs au dernier aéroport d'escale avant le départ du territoire; et

(b) quant aux carburants et huiles lubrifiantes qui ne sont pas prévus sub (a) et aux pièces de rechange, à l'équipement normal des aéronefs et à leurs approvisionnements de bord, ladite Partie Contractante bénéficiera d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé pour les approvisionnements similaires introduits ou embarqués sur son territoire pour être employés par des aéronefs ou à bord des aéronefs d'une entreprise de transports aériens de la première Partie Contractante, ou de l'entreprise de transports aériens étrangère la plus favorisée exploitant des services aériens internationaux.

Ce traitement sera accordé en plus, et sans préjudice de celui que chacune des Parties Contractantes est tenue d'accorder en vertu de l'article 24 de la Convention.

Art. 5.

(1) Les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties Contractantes jouiront d'un traitement juste et égal dans l'exploitation des services convenus sur les itinéraires spécifiés entre leurs territoires respectifs.

Art. 3.

(1) Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Verdragsluitende Partij een of meerdere ondernemingen voor luchtvervoer aan te wijzen om de overeengekomen diensten op de omschreven reismwegen te exploiteren.

(2) Bij de ontvangst van die aanduiding moet de andere Verdragsluitende Partij, onder voorbehoud van de bepalingen der leden (3) en (4) van het onderhavig artikel, zonder uitstel aan de aangestelde onderneming of ondernemingen voor luchtvervoer de nodige exploitatiemachtiging verlenen.

(3) De bevoegde luchtvaartoverheden van een der Verdragsluitende Partijen kunnen aan de onderneming voor luchtvervoer aangesteld door de andere Verdragsluitende Partij, het bewijs vragen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden voorgeschreven door hun wetten en reglementen welke gewoonlijk bij de exploitatie der internationale handelsluchtvaartdiensten worden toegepast, in overeenstemming met de bepalingen der Overeenkomst.

(4) Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht te weigeren de aanduiding van een onderneming voor luchtvervoer te aanvaarden en de toekenning aan een onderneming voor luchtvervoer der bij lid (2) van artikel 2 van het onderhavig Akkoord voorziene voorrechten te schorsen of in te trekken of de voorwaarden op te leggen die haar voor de uitoefening van gezegde voorrechten door een onderneming voor luchtvervoer nodig lijken, wanneer zij er niet van overtuigd is dat een belangrijk deel van het eigendom en de daadwerkelijke controle van deze onderneming in handen zijn van de Verdragsluitende Partij, die ze heeft aangesteld, of van haar onderhorigen.

(5) Onder voorbehoud der bepalingen van artikel 7 van het onderhavig Akkoord, zal elke aangestelde en gemachtigde onderneming tot de exploitatie der overeengekomen diensten kunnen overgaan, zodra de voorschriften van leden (1) en (2) nageleefd zijn.

(6) Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de uitoefening der krachtens lid (2) van artikel 2 van het onderhavig Akkoord aan een onderneming voor luchtvervoer verleende voorrechten te schorsen of de uitoefening van gezegde voorrechten afhankelijk te maken van de voorwaarden die haar nodig lijken, telkens deze onderneming voor luchtvervoer zich niet voegt naar de wetten en reglementen der Verdragsluitende Partij die deze voorrechten heeft verleend, of de diensten niet exploiteert overeenkomstig de voorwaarden van het onderhavig Akkoord. Tenzij de schorsing of het onverwijld opleggen der voorwaarden van essentieel belang is ter voorkoming van nieuwe inbreuken op de wetten en reglementen, zal dit recht evenwel eerst uitgeoefend worden na raadpleging der andere Verdragsluitende Partij.

Art. 4.

De brandstoffen, smeeroïlen, wisselstukken, de gewone uitrusting der luchtschepen en de boordvoorraden, op het grondgebied van een der Verdragsluitende Partijen gebracht of er aan boord genomen door de andere Verdragsluitende Partij of door de door haar aangestelde onderneming of ondernemingen voor luchtvervoer, voor rekening van deze laatste, en voor de luchtschepen van deze ondernemingen bestemd, zullen, wat betreft douanerechten, inspectiekosten en andere gelijkaardige nationale of lokale taken en rechten, vanwege de eerste Partij de volgende behandeling genieten :

(a) vrijstelling voor de brandstoffen en smeeroïlen welke aan boord van de luchtschepen blijven op de laatste landingsplaats vóór het verlaten van het grondgebied; en

(b) wat betreft de brandstoffen en smeeroïlen welke sub (a) niet voorzien zijn, en de wisselstukken, de gewone uitrusting der luchtschepen en hun boordvoorraden, zal gezegde Verdragsluitende Partij een minstens even gunstige behandeling genieten als verleend wordt voor gelijkaardige voorraden, welke op haar grondgebied gebracht of aan boord genomen worden om verbruikt te worden door luchtschepen of aan boord van de luchtschepen van een onderneming voor luchtvervoer van de eerste Verdragsluitende Partij, of van de meestbegunstigde vreemde onderneming voor luchtvervoer die internationale luchtdiensten exploiteert.

Deze behandeling zal in meerdering toegekend worden en zonder afbreuk te doen aan de behandeling welke ieder der Verdragsluitende Partijen krachtens artikel 24 van het Verdrag dient toe te kennen.

Art. 5.

(1) De door beide Verdragsluitende Partijen aangestelde ondernemingen voor luchtvervoer zullen een rechtvaardige en gelijke behandeling genieten bij de exploitatie van de overeengekomen diensten op de tussen hun respectieve grondgebieden omschreven reismwegen.

(2) En exploitant les services convenus, les entreprises de transports aériens désignées de chacune des Parties Contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas nuire indûment aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes itinéraires.

(3) Les services convenus assurés par les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties Contractantes, devront répondre aux besoins du public en ce qui concerne le transport sur les itinéraires spécifiés; leur but principal sera d'assurer, suivant un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisant aux besoins courants et normalement prévisibles pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transports aériens.

(4) La capacité prescrite ci-dessus pourra s'augmenter d'une capacité supplémentaire suffisante pour le transport aérien du trafic international aussi bien en provenance qu'à destination d'endroits sur les itinéraires spécifiés dans les territoires d'Etats autres que celui qui désigne la ligne aérienne.

(5) Cette capacité supplémentaire correspondra aux besoins du trafic des régions que la ligne aérienne dessert, compte tenu des services aériens établis par les lignes aériennes de l'autre Partie Contractante et des Etats susmentionnés dans la mesure de leur trafic aérien international en provenance ou à destination de leurs territoires.

Art. 6.

Une entreprise de transports aériens désignée par une Partie Contractante ne pourra effectuer de rupture de charge en un point du territoire de l'autre Partie Contractante qu'aux conditions suivantes :

(i) l'économie de l'exploitation justifie cette rupture de charge;

(ii) les aéronefs employés sur la section où l'entreprise a un trafic moindre à destination ou en provenance du territoire de la première Partie Contractante doivent avoir une capacité inférieure à celle des aéronefs employés sur l'autre section;

(iii) les aéronefs de moindre capacité n'assurent ce service qu'en correspondance avec les aéronefs de capacité supérieure; les premiers arriveront au point de la rupture de charge dans le but de transporter le trafic provenant ou destiné aux plus gros appareils et leur capacité sera fixée essentiellement à cette fin;

(iv) il y a un volume suffisant de trafic en parcours direct;

(v) les dispositions de l'article 5 du présent Accord régissent tous les arrangements relatifs à la rupture de charge.

Art. 7.

(1) Les tarifs de tout service aérien convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que la vitesse, le confort) ainsi que les tarifs des autres entreprises qui desservent une partie de l'itinéraire spécifié. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article :

(2) Les tarifs auxquels le paragraphe (1) du présent article se réfère ainsi que les taux de commission d'agence afférent à ces tarifs seront, si possible, établis de commun accord par les entreprises de transports aériens désignées et intéressées pour chacun des itinéraires spécifiés, et après consultation des autres entreprises qui desservent toute autre partie de cet itinéraire. Si c'est possible, cet accord sera conclu en suivant la procédure d'établissement des tarifs de l'Association Internationale du Transport Aérien. Les tarifs, ainsi convenus, seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes.

(3) Si les entreprises désignées ne peuvent s'entendre sur l'un quelconque de ces tarifs ou si pour quelque autre raison un tarif ne peut être établi en conformité des stipulations du paragraphe (2) du présent article, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes s'efforceront de le fixer de commun accord.

(2) Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten, zullen de door ieder der Verdragsluitende Partijen aangestelde ondernemingen voor luchtvervoer rekening houden met de belangen van de ondernemingen voor luchtvervoer van de andere Verdragsluitende Partij, ten einde de diensten, welke deze laatste op het geheel of op een deel van dezelfde reiswegen verzekeren niet ten onrechte te benadelen.

(3) De overeengekomen diensten die verzekerd worden door de ondernemingen voor luchtvervoer, aangesteld door beide Verdragsluitende Partijen, zullen moeten beantwoorden aan de behoeften van het publiek inzake het vervoer op de omschreven reiswegen, hun voornaamste doel zal er in bestaan, volgens een redelijke coëfficiënt van nuttig transportvermogen, een vervoercapaciteit te verzekeren die in overeenstemming is met de gewone en normaal voorzienbare behoeften van het vervoer van passagiers, goederen en post komende van of bestemd voor het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de onderneming voor luchtvervoer heeft aangesteld.

(4) De hogervermelde vervoercapaciteit zal kunnen vergroot worden met een voldoende aanvullende capaciteit voor het internationaal luchtvervoer komend van of bestemd voor plaatsen op de omschreven reiswegen op de grondgebieden van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartlijn aanstelt.

(5) Deze aanvullende capaciteit dient overeen te stemmen met de behoeften van het verkeer in de streken die de luchtlijn bedient, waarbij rekening moet gehouden worden met de luchtvaartdiensten welke door de luchtvaartlijnen van de andere Verdragsluitende Partij en van de hogervermelde Staten geëxploiteerd worden in de mate van hun internationaal luchtvervoer komend van of bestemd voor hun grondgebieden.

Art. 6.

Een door een Verdragsluitende Partij aangestelde onderneming voor luchtvervoer zal slechts onder de volgende voorwaarden tot een overlading op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij kunnen overgaan :

(i) de economie der exploitatie wettigt deze overlading;

(ii) de luchtschepen welke aangewend worden op de sectie waar de onderneming weinig vervoer heeft naar of van het grondgebied der eerste Verdragsluitende Partij, moeten een capaciteit bezitten die lager is dan die van de luchtschepen op de andere sectie aangewend;

(iii) de luchtschepen met een geringer capaciteit verzekeren deze dienst slechts in verbinding met de luchtschepen van hogere capaciteit; de eerste zullen op de plaats van de overlading aankomen met het doel het vervoer herkomstig van of bestemd voor de grotere toestellen te verzekeren en hun capaciteit zal hoofdzakelijk met het oog hierop vastgesteld worden;

(iv) er is voor het rechtstreekse traject een voldoende volume van vervoer aanwezig;

(v) de bepalingen van artikel 5 van onderhavig Akkoord regelen alle schikkingen inzake de overlading.

Art. 7.

(1) De tarieven van alle overeengekomen luchtvaartdiensten zullen volgens een billijke maatstaf vastgesteld worden, met inachtneming van alle beoordelingselementen, o.m. van de exploitatiekosten, een normale winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst (zoals snelheid en comfort), alsmede van de tarieven van de andere ondernemingen die een deel van de omschreven reiswegen bedienen. Deze tarieven zullen overeenkomstig de volgende bepalingen van onderhavig artikel vastgesteld worden :

(2) De tarieven waarvan sprake in paragraaf (1) van dit artikel alsmede het aan deze tarieven verbonden percentage van agentschapscommissie zullen, zo mogelijk, in gemeen overleg door de aangestelde en betrokken ondernemingen voor luchtvervoer voor elke der omschreven reiswegen vastgesteld worden, na bespreking met de andere ondernemingen die een ander gedeelte van deze reisweg bedienen. Zo mogelijk zal dit akkoord gesloten worden volgens de procedure die aangewend wordt voor het vaststellen der tarieven van de Internationale Vereniging voor Luchtvervoer. De aldus overeengekomen tarieven zullen ter goedkeuring moeten onderworpen worden aan de bevoegde luchtvaartoverheden der beide Verdragsluitende Partijen.

(3) Indien de aangestelde ondernemingen geen Akkoord bereiken omtrent een dier tarieven of indien, om een andere reden, een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van paragraaf (2) van onderhavig artikel, zullen de bevoegde luchtvaartoverheden der Verdragsluitende Partijen zich inspannen om dit tarief in gemeen overleg vast te stellen.

(4) Si les autorités aéronautiques compétentes ne peuvent approuver un tarif quelconque qui leur est proposé en conformité du paragraphe (2) du présent article ou ne peuvent déterminer un tarif quelconque en conformité des stipulations du paragraphe (3) du présent article, le différend sera réglé en conformité des stipulations de l'article 10 du présent Accord.

(5) Sans préjudice du paragraphe (3) de l'article 10 du présent Accord, aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques compétentes n'en sont pas satisfaites.

Art. 8.

Les autorités aéronautiques compétentes d'une Partie Contractante fourniront aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante, à leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont elles peuvent avoir normalement besoin pour revoir la capacité fournie sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie Contractante. Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume des transports effectués par ces entreprises sur les lignes convenues, de même que la provenance et la destination de ce trafic.

Art. 9.

Les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront régulièrement et fréquemment pour assurer une collaboration étroite dans tout ce qui touche à la réalisation du présent Accord.

Art. 10.

(1) Si un différend surgit entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations directes.

(2) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à s'entendre après négociations :

(a) elles pourront soumettre le différend à un tribunal d'arbitrage désigné de commun accord ou à quelque autre personne ou organisme, ou

(b) si elles ne sont pas d'accord à ce sujet, ou si après avoir décidé d'en référer à un tribunal d'arbitrage elles ne peuvent s'entendre sur sa composition, l'une ou l'autre Partie Contractante pourra soumettre le litige au tribunal compétent qui pourra, dans la suite, être institué au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ou, en l'absence de pareil Tribunal, à la Cour Internationale de Justice.

(3) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux décisions rendues en conformité du paragraphe (2) du présent article.

(4) Tant qu'une Partie Contractante ou une entreprise de transports aériens désignée des Parties Contractantes ne se conforme pas à une décision prise en vertu du paragraphe (2) du présent article, l'autre Partie Contractante peut restreindre, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle aura concédés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut ou à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées par cette Partie Contractante ou à l'entreprise de transports aériens en défaut.

Art. 11.

(1) Si l'une des Parties Contractantes juge qu'il est désirable de modifier une disposition du présent Accord ou de son Annexe, cette modification, si les Parties Contractantes en conviennent, entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

(2) En cas de conclusion d'une Convention générale multilatérale sur les transports aériens liant les deux Parties Contractantes, le présent Accord sera modifié de façon à concorder avec les dispositions de cette Convention.

Art. 12.

Le présent Accord annule toute autorisation, privilège ou concession existant au moment de son entrée en vigueur et qui aurait été accordée pour un motif quelconque par l'une des Parties Contractantes aux entreprises de transports aériens de l'autre Partie Contractante.

(4) Indien de bevoegde luchtvaartoverheden een tarief dat hun voorgelegd wordt overeenkomstig paragraaf (2) van dit artikel niet kunnen goedkeuren of er niet kunnen toe komen een tarief overeenkomstig de bepalingen van paragraaf (3) van dit artikel vast te stellen, zal het geschil geregeld worden in overeenstemming met de bepalingen van artikel 10 van onderhavig Akkoord.

(5) Onverminderd paragraaf (3) van artikel 10 van dit Akkoord, zal geen enkel tarief van kracht worden indien de bevoegde luchtvaartoverheden er niet over voldaan zijn.

Art. 8.

De bevoegde luchtvaartoverheden van een Verdragsluitende Partij zullen aan de bevoegde luchtvaartoverheden van de andere Verdragsluitende Partij, op hun verzoek, de periodieke of andere statistiekstaten bezorgen die zij normaal kunnen nodig hebben om de capaciteit van de aangestelde ondernemingen van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij op de overeengekomen diensten, na te gaan. Deze staten dienen alle gegevens te vervatten die nodig zijn voor het bepalen van de omvang van het vervoer dat op de overeengekomen luchtvaartlijnen door bemiddeling van deze ondernemingen heeft plaatsgehad, alsmede voor het vaststellen van de herkomst en van de bestemming van gezegd verkeer.

Art. 9.

De bevoegde luchtvaartoverheden der Verdragsluitende Partijen zullen geregeld en veelvuldig overleg plegen ten einde in al wat de verwezenlijking van dit Akkoord betreft, een nauwe samenwerking te verzekeren.

Art. 10.

(1) In geval van onenigheid over de uitlegging of de toepassing van dit Akkoord, zullen de Verdragsluitende Partijen vooreerst trachten het geschil door rechtstreekse onderhandelingen te regelen.

(2) Worden de Verdragsluitende Partijen na onderhandeld te hebben het niet eens, dan kunnen zij :

(a) het geschil onderwerpen aan de beslissing van een gemeenschappelijk gekozen scheidsrecht of van een andere persoon of organisatie, of

(b) indien zij hieromtrent niet akkoord geraken, of indien zij, na besloten te hebben op een scheidsrecht beroep te doen, het niet eens worden over de samenstelling van dit gerecht, kan elke Verdragsluitende Partij het geschil bij de bevoegde rechtbank die later in de schoot der Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart zal kunnen ingesteld worden of, bij ontstentenis van een dergelijke rechtbank, bij het Internationaal Gerechtshof aanhangig maken.

(3) De Verdragsluitende Partijen gaan de verplichting aan zich te gedragen naar de beslissingen die krachtens paragraaf (2) van dit artikel worden genomen.

(4) Zolang een Verdragsluitende Partij of een door de Verdragsluitende Partijen aangeduide onderneming voor luchtvervoer zich niet schikt naar een overeenkomstig paragraaf (2) van dit artikel getroffen beslissing, zal de andere Verdragsluitende Partij de rechten of voorrechten die zij krachtens het onderhavig akkoord heeft toegekend aan de in gebreke blijvende Verdragsluitende Partij of aan de onderneming of ondernemingen voor luchtvervoer door deze Verdragsluitende Partij aangeduid of aan de in gebreke blijvende onderneming voor luchtvervoer, kunnen beperken, schorsen of intrekken.

Art. 11.

(1) Indien een der Verdragsluitende Partijen het wenselijk acht een bepaling van dit Akkoord of van zijn Bijlage te wijzigen, zal deze wijziging, indien de Verdragsluitende Partijen het hierover eens zijn, in werking treden na te zijn bekrachtigd door een wisseling van diplomatieke nota's.

(2) In geval een algemene multilaterale Overeenkomst inzake het luchtvervoer gesloten wordt waarbij beide Verdragsluitende Partijen betrokken zijn, zal het onderhavig Akkoord derwijze moeten herzien worden, dat het overeenstemt met de bepalingen van een dergelijke Overeenkomst.

Art. 12.

Dit akkoord vernietigt elke machtiging, elk voorrecht of elke concessie die op het ogenblik van zijn inwerkingtreding van kracht waren en die om de ene of andere reden door een der Verdragsluitende Partijen aan de maatschappijen voor luchtvervoer der andere Verdragsluitende Partij zouden toegekend zijn.

Art. 13.

Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment avertir l'autre Partie qu'elle désire mettre fin au présent Accord. Elle en avisera simultanément l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le cas échéant le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de la réception de la notification par l'une des Parties Contractantes à moins que d'un commun accord l'avis de résiliation ne soit retiré avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie Contractante omet d'en accuser la réception, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Art. 14.

Le présent Accord, ainsi que tout échange de notes diplomatiques en conformité de l'Article 11, seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et à l'Organisation des Nations Unies.

Art. 15.

(1) Le présent Accord sera ratifié et l'échange des instruments de ratification aura lieu à Bruxelles le plus tôt possible.

(2) Le présent Accord entrera en vigueur provisoirement à dater du jour de sa signature et définitivement après l'échange des instruments de ratification.

(3) Si l'échange des instruments de ratification n'a pas lieu endéans les deux ans à partir de la date de la signature, une Partie Contractante peut mettre fin à l'application provisoire de l'Accord par un préavis de six mois donné par écrit à l'autre Partie Contractante.

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

Fait à Beyrouth, le 24 décembre 1953, en double, en langues française et arabe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement belge,

F. SEYNAEVE,

Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire
de Sa Majesté le Roi des Belges.

Pour le Gouvernement libanais,

M. NACCACHE.

Art. 13.

Elk der Verdragssluitende Partijen zal, op elk oogenblik, aan de andere kennis kunnen geven van haar wens aan dit Akkoord een einde te stellen. Een dusdanige kennisgeving zal tegelijker tijd moeten gericht worden aan de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart. In dergelijk geval zal dit Akkoord ophouden van kracht te zijn twaalf (12) maanden na de datum van de ontvangst door de andere Verdragssluitende Partij van gezegde kennisgeving, tenzij het bericht van opzegging vóór het verstrijken van deze periode eenstemming zou ingetrokken worden. In geval de andere Verdragssluitende Partij de ontvangst van deze kennisgeving niet zou melden, zal deze beschouwd worden als zijnde ontvangen veertien dagen na haar ontvangst door de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

Art. 14.

Onderhavig Akkoord alsmede elke wisseling van diplomatieke nota's overeenkomstig artikel 11 zullen geregistreerd worden op de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart en op de Organisatie der Verenigde-Naties.

Art. 15.

(1) Onderhavig Akkoord zal bekrachtigd worden en de uitwisseling van de bekrachtigingsoorkonden zal zodra mogelijk te Brussel plaatsvinden.

(2) Onderhavig Akkoord zal voorlopig in werking treden op de datum van zijn ondertekening en definitief na de uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden.

(3) Indien de uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden geen plaats vindt binnen de twee jaar na de datum van de ondertekening, kan een Verdragssluitende Partij een einde stellen aan de voorlopige toepassing van het Akkoord mits een vooropzegging van 6 maanden, schriftelijk aan de andere Verdragssluitende Partij overgemaakt.

Ter oorkonde waarvan de ondergetekende gevolmachtigden behoorlijk gevolmachtigd door hun respectieve Regeringen, onderhavig Akkoord ondertekend en met hun zegel bekleed hebben.

Gedaan te Beiroet, op 24 December 1953 in tweevoudig exemplaar in de Franse en in de Arabische taal, beide teksten hebbende dezelfde rechtskracht.

Voor de Belgische Regering,

F. SEYNAEVE,

Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister
van Zijne Majesteit de Koning der Belgen.

Voor de Libanese Regering,

N. NACCACHE.

ANNEXE.

SECTION I.

Itinéraires qui seront exploités par la ou les entreprises de transports aériens désignées par la Belgique :

(1) Bruxelles-Francfort ou Munich-Milan ou Rome-Belgrade-Athènes-Beyrouth, dans les deux sens.

(2) Bruxelles-Francfort ou Munich-Milan ou Rome-Belgrade-Athènes-Beyrouth-Téhéran, dans les deux sens.

(3) Bruxelles-Francfort ou Munich-Milan ou Rome-Belgrade-Athènes-Beyrouth-Khartoum-Juba (Entebbe)-Stanleyville, dans les deux sens.

(4) Bruxelles-Francfort ou Munich-Milan ou Rome-Belgrade-Athènes-Beyrouth-Bagdad + Bassorah ou Kuwait + ou Dahrán + ou Bahrein + Karachi-Bombay-Calcutta-Rangoon-Bangkok-Manille-Tokio, dans les deux sens.

+ pas de trafic commercial entre Beyrouth et ces escales.

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par la Belgique peut, ou pourront, au cours de chaque vol, omettre de faire escale à l'un des points précités, pourvu que les services convenus sur ces itinéraires commencent en un point situé sur le territoire belge.

SECTION II.

Itinéraires qui seront exploités par la ou les entreprises de transports aériens désignées par le Liban :

Beyrouth-Athènes-Belgrade-Milan ou Rome-Francfort ou Munich-Bruxelles, dans les deux sens.

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par le Liban peut, ou pourront, au cours de chaque vol, omettre de faire escale à l'un des points précités, pourvu que les services convenus sur ces itinéraires commencent en un point situé sur le territoire du Liban.

BIJLAGE.

SECTIE I.

De door België aangestelde ondernemingen voor luchtvervoer zullen volgende reizen exploiteren :

(1) Brussel-Frankfort of München-Milaan of Rome-Belgrado-Athene-Beiroet, in beide richtingen.

(2) Brussel-Frankfort of München-Milaan of Rome-Belgrado-Athene-Beiroet-Teheran, in beide richtingen.

(3) Brussel-Frankfort of München-Milaan of Rome-Belgrado-Athene-Beiroet-Khartoum-Juba (Entebbe)-Stanleystad, in beide richtingen.

(4) Brussel-Frankfort of München-Milaan of Rome-Belgrado-Athene-Beiroet-Bagdad + Bassorah of Kuwait + of Dharan + of Bahrein + Karachi-Bombay-Calcutta-Rangoon-Bangkok-Manilla-Tokio, in beide richtingen.

+ geen handelsverkeer tussen Beiroet en deze landingsplaatsen.

De door België aangestelde onderneming of ondernemingen voor luchtvervoer mag of mogen tijdens elke vlucht nalaten op een van de bovenvermelde plaatsen te landen, op voorwaarde dat de op deze reizen overeengekomen luchtvaartdiensten hun beginpunt hebben binnen Belgisch grondgebied.

SECTIE II.

De door Libanon aangestelde ondernemingen voor luchtvervoer zullen volgende reizen exploiteren :

Beiroet-Athene-Belgrado-Milaan of Rome-Frankfort of München-Brussel in beide richtingen.

De door Libanon aangestelde onderneming of ondernemingen voor luchtvervoer mag of mogen tijdens elke vlucht nalaten op een van de bovenvermelde plaatsen te landen, op voorwaarde dat de op deze reisweg overeengekomen luchtvaartdiensten hun beginpunt hebben binnen het Libanese grondgebied.