

Chambre des Représentants

SESSION 1959-1960.

12 JANVIER 1960.

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord relatif aux services aériens entre la Belgique et le Japon, et de l'Annexe, signés à Tokio, le 20 juin 1959.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Accord conclu à Tokio, le 20 juin 1959, entre les Gouvernements de Belgique et du Japon, a pour but de donner une base juridique aux relations aériennes entre les deux pays.

Il a autorisé la Sabena à exploiter les services aériens suivants, dans les deux directions : points en Belgique, points en Europe, points dans le Proche- et dans le Moyen-Orient, y compris l'Iran et l'Afghanistan, points au Pakistan occidental et oriental, points en Inde, Colombo, Rangoon, Bangkok, Manille et/ou Okinawa, Tokio et points au-delà.

De son côté, la compagnie japonaise pourra exploiter l'itinéraire suivant, dans les deux directions : Tokio, Osaka, Fukuoka, Okinawa, points dans le Continent chinois et/ou dans l'île de Formose, Hongkong ou Manille, points en Indochine, Bangkok, Rangoon, Colombo, points en Inde, points au Pakistan oriental et occidental, points dans le Moyen- et dans le Proche-Orient y compris l'Iran et l'Afghanistan, Le Caire, Athènes, Rome, Genève, Zurich ou Madrid, Francfort s/Main, Paris, Bruxelles et points au-delà dans les deux directions.

La majeure partie des dispositions de l'Accord 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* du 2 décembre 1948).

Il est du type habituel des accords de ce genre, étant donné que l'article XIII prévoit une clause compromissoire,

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1959-1960.

12 JANUARI 1960.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de Overeenkomst inzake de luchtdiensten tussen België en Japan, en van de Bijlage, ondertekend op 20 juni 1959, te Tokio.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het Akkoord dat op 20 juni 1959 te Tokio ondertekend werd tussen de Regeringen van België en Japan, heeft tot doel het luchtverkeer tussen beide landen op juridische grondslag te regelen.

Krachtens dit Akkoord is het de Sabena toegelaten de volgende luchtvaartlijnen, in beide richtingen, te exploiteren : punten in België, punten in Europa, punten in het Nabije- en Midden-Oosten, met inbegrip van Iran en Afghanistan, punten in Oost- en West-Pakistan, punten in Indië, Colombo, Rangoon, Bangkok, Manila en/of Okinawa, Tokio en verder gelegen punten.

Van haar kant zal de Japanese onderneming volgende lijn in beide richtingen mogen uitbaten : Tokio, Osaka, Fukuoka, Okinawa, punten op het Chinese Vasteland en/of op het eiland Formosa, Hongkong of Manila, punten in Indochina, Bangkok, Rangoon, Colombo, punten in Indië, in Oost- en West-Pakistan, punten in het Midden en Nabije Oosten, met inbegrip van Iran en Afghanistan, Cairo, Athene, Rome, Genève, Zurich of Madrid, Frankfurt a/Main, Parijs, Brussel en verder gelegen punten.

De meeste bepalingen van het Akkoord vloeien voort uit de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart ondertekend op 7 december 1944 te Chicago, en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947 (*Belgisch Staatsblad* van 2 december 1948).

Dit Akkoord is opgesteld volgens het, voor dergelijke akkoorden gebruikelijke type. Aangezien artikel XIII een

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

Le Ministre des Affaires Etrangères,

P. WIGNY.

Le Ministre des Communications,

P. W. SEGERS.

Le Ministre du Commerce Extérieur,

J. VAN OFFELEN.

arbitragebepaling voorziet, is de goedkeuring van de Kamers vereist. Wij hebben thans de eer, Mevrouwen, Mijne Heren, U dit Akkoord, onderworpen aan de bekrachtigingsprocedure 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 8 décembre 1959, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord relatif aux services aériens entre la Belgique et le Japon, et de l'Annexe, signés à Tokio, le 20 juin 1959 », a donné le 16 décembre 1959 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observations.

La chambre était composée de
MM. :

J. SUETENS, *premier président*;
L. MOUREAU, *conseiller d'Etat*;
G. HOLOYE, *conseiller d'Etat*;
Ch. VAN REEPINGHEN, *assesseur de la section de législation*;
J. LIMPENS, *assesseur de la section de législation*;
C. ROUSSEAU, *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. VAN ASSCHE, auditeur.

Le Greffier,
(s.) C. ROUSSEAU.

Le Président,
(s.) J. SUETENS.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 8^e december 1959 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de Overeenkomst inzake de luchtdiensten tussen België en Japan, en van de Bijlage, ondertekend op 20 juni 1959, te Tokio », heeft de 16^e december 1959 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit
de HH. :

J. SUETENS, *eerste-voorzitter*;
L. MOUREAU, *raadsheer van State*;
G. HOLOYE, *raadsheer van State*;
Ch. VAN REEPINGHEN, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
J. LIMPENS, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
C. ROUSSEAU, *adjunct-greffier, greffier*.

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. VAN ASSCHE, auditeur.

De Griffier,
(get.) C. ROUSSEAU.

De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.

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 relatif aux services aériens entre la Belgique et le Japon, et l'Annexe, signés à Tokio, le 20 juin 1959, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Elisabethville, le 25 décembre 1959.

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.

De Overeenkomst inzake de luchtdiensten tussen België en Japan, en de Bijlage, ondertekend op 20 juni 1959, te Tokio, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Elisabethstad, 25 december 1959.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Etrangères,

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 OFFELEN.

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE LA BELGIQUE ET LE JAPON.

Le Gouvernement belge et le Gouvernement japonais,

Ayant adhéré à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et

Désirant conclure un Accord ayant pour objet l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ces territoires,

Ont, à cet effet, désigné leurs représentants respectifs qui sont convenus de ce qui suit :

Article premier.

(1) Pour l'interprétation du présent Accord, à moins que le contexte n'en stipule autrement :

(a) l'expression « la Convention » désigne la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et tout amendement adopté conformément aux dispositions de la Convention;

(b) l'expression « autorités aéronautiques » signifie, dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications, Administration de l'Aéronautique, et dans le cas du Japon, le Ministère des Transports et toute personne ou organisme autorisés à remplir les fonctions présentement exercées par ledit Ministère, ou des fonctions similaires;

(c) l'expression « entreprise désignée » signifie l'entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes aura désignée par une notification écrite à l'autre Partie Contractante pour l'exploitation de services aériens sur les routes spécifiées dans ladite notification, et pour laquelle l'autorisation d'exploitation appropriée aura été accordée par l'autre Partie Contractante, conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord;

(d) l'expression « service aérien » signifie tout service régulier, assuré par des aéronefs, pour le transport public de passagers, de marchandises et de courrier;

(e) l'expression « service aérien international » signifie tout service aérien traversant l'espace aérien situé au-dessus des territoires de plus d'un Etat;

(f) l'expression « entreprise de transports aériens » signifie toute entreprise de transports aériens offrant ou exploitant un service aérien international;

(g) l'expression « escale à des fins non-commerciales » signifie une escale à toutes fins autres que celles d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier;

(h) le mot « Annexe » signifie l'Annexe au présent Accord ou telle qu'elle sera amendée conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

(2) L'Annexe forme partie intégrante du présent Accord et toute référence à l'« Accord » s'appliquera également à l'Annexe, à moins de stipulation contraire.

Article 2.

Chacune des Parties Contractantes accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord pour permettre à ses entreprises désignées d'établir des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans la section correspondante de l'Annexe au présent Accord (dénommés ci-après respectivement « services agréés » et « routes spécifiées »).

Article 3.

(1) Les services agréés sur une route spécifiée pourront être inaugurés immédiatement ou plus tard au choix de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés en vertu de l'article 2 du présent Accord, mais pas avant que :

(a) la Partie Contractante à laquelle les droits ont été accordés n'ait désigné une ou des entreprises de transports aériens pour l'exploitation de ladite route, et que

(b) la Partie Contractante qui accorde les droits n'ait dûment donné l'autorisation d'exploitation à l'entreprise ou aux entreprises intéressées,

OVEREENKOMST INZAKE DE LUCHTDIENSTEN TUSSEN BELGIE EN JAPAN.

(Vertaling.)

De Belgische Regering en de Japanse Regering,

Toegetroten zijnde tot het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart ondertekend op 7 december 1944 te Chicago, en

Geleid door de wens een Overeenkomst met het oog op het instellen van luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden en verdere landen af te sluiten,

Hebben daartoe hun onderscheiden vertegenwoordigers aangewezen dewelke het volgende zijn overeengekomen :

Eerste artikel.

(1) Voor de uitlegging van deze Overeenkomst wordt, tenzij het zinsverband het anders bepaalt, verstaan onder :

(a) « het Verdrag » : het Verdrag betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 te Chicago, en elke wijziging goedgekeurd overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag;

(b) « luchtvaartautoriteiten » : voor wat België betreft, het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur der Luchtvaart, en voor wat Japan betreft, het Ministerie van Vervoer en ieder persoon of organisme gemachtigd de heden door gezegd Ministerie uitgeoefende functies of gelijkaardige functies waar te nemen;

(c) « aangewezen onderneming » : de luchtvaartmaatschappij dewelke een der Overeenkomstsluitende Partijen door een schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij zal hebben aangewezen voor de exploitatie van de luchtdiensten op de in gezegde kennisgeving nader omschreven routes, en voor dewelke door de andere Overeenkomstsluitende Partij de vereiste machtiging tot exploitatie zal zijn verleend overeenkomstig de bepalingen van artikel 3 dezer Overeenkomst;

(d) « luchtdienst » : een geregelde luchtdienst, uitgevoerd door luchtvaartuigen, bestemd voor het openbaar vervoer van passagiers, goederen en post;

(e) « internationale luchtdienst » : een luchtdienst dewelke door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan een Staat voert;

(f) « luchtvaartmaatschappij » : een onderneming van luchtvervoer dewelke een internationale luchtdienst exploiteert of de gelegenheid biedt van een internationale luchtdienst gebruik te maken;

(g) « landing anders dan voor verkeersdoeleinden » : een landing, gemaakt anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, lading of post;

(h) « Bijlage » : de Bijlage bij deze Overeenkomst of zoals zij overeenkomstig de bepalingen van Artikel 14 van deze Overeenkomst zal gewijzigd zijn.

(2) De Bijlage maakt integraal deel uit van deze Overeenkomst en iedere verwijzing naar de « Overeenkomst » zal, tenzij anders is bepaald, eveneens op de Bijlage van toepassing zijn.

Artikel 2.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst nader omschreven rechten om haar aangewezen ondernemingen toe te laten internationale luchtdiensten in te stellen op de routes die in de overeenkomstige afdeling van de Bijlage bij deze Overeenkomst nader omschreven zijn (hierna onderscheidenlijk genoemd « erkende diensten » en « nader omschreven routes »).

Artikel 3.

(1) De op een ander omschreven route erkende diensten zullen onmiddellijk of later kunnen aangevangen worden, zulks naar keuze van de Overeenkomstsluitende Partij aan dewelke de rechten krachtens Artikel 2 van deze Overeenkomst verleend zijn, maar niet vooraleer :

(a) de Overeenkomstsluitende Partij aan dewelke de rechten verleend zijn, een of meer luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van gezegde route heeft aangewezen, en

(b) de Overeenkomstsluitende Partij die de rechten verleent, behoorlijk de machtiging tot exploitatie aan de belanghebbende onderneming

autorisation qu'elle sera tenue de donner sans retard, sous réserve des dispositions du paragraphe (2) du présent article et du paragraphe (1) de l'article 6.

(2) Toute entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes pourra être requise de fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante la preuve qu'elle est qualifiée pour satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements habituellement et normalement appliqués par lesdites autorités pour l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 4.

(1) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chacune des Parties Contractantes jouiront, lorsqu'elles exploiteront un service agréé sur une route spécifiée, des droits suivants :

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

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

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

(2) Aucune stipulation du paragraphe (1) du présent article ne sera interprétée comme accordant aux entreprises de transports aériens de l'une des Parties Contractantes, le droit 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.

Article 5.

(1) Les taxes ou autres droits fiscaux que chacune des Parties Contractantes imposera ou permettra d'imposer aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités placés sous son contrôle ne seront pas plus élevés que ceux qui seraient imposés, pour l'utilisation desdits aéroports et facilités, à toute entreprise nationale de transports aériens de la première Partie Contractante qui exploiterait des services aériens internationaux similaires.

(2) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord, introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes ou pris, sur ce territoire, à bord des aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante et destinés uniquement à l'usage de ces aéronefs, bénéficieront, de la part de la première Partie Contractante, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et autres taxes et impositions nationales ou locales similaires, d'un traitement aussi favorable que celui qui est accordé, par la première Partie Contractante, aux entreprises de la nation la plus favorisée ou à ses entreprises nationales exploitant des services aériens internationaux. Cependant, aucune Partie Contractante ne sera tenue d'accorder aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption ou le remboursement des droits de douane, frais d'inspection ou autres taxes et impositions nationales ou locales similaires, si l'autre Partie Contractante n'accorde pas l'exemption ou le remboursement des droits ou taxes en question aux entreprises désignées de la première Partie Contractante.

Article 6.

(1) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer des droits spécifiés au paragraphe (1) de l'article 4 du présent Accord dont pourrait bénéficier une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, ou d'imposer, à l'exercice desdits droits, les conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où 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.

(2) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits visés au paragraphe (1) ci-dessus ou de subordonner l'exercice desdits droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où cette entreprise ne se conformerait pas, en vertu des articles 11 et 13 de la Convention, aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits ou aux conditions prescrites dans le présent Accord. Toutefois, ce droit ne sera exercé qu'après

of ondernemingen heeft gegeven, machtiging dewelke zij, onder voorbehoud van de bepalingen van paragraaf (2) van dit artikel en van paragraaf (1) van artikel 6, gehouden zal zijn zonder verwijl te verlenen.

(2) Elke door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen onderneming zal kunnen gevorderd worden aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij het bewijs te leveren dat zij in staat is te beantwoorden aan de voorwaarden, gesteld door de wetten en reglementen welke gewoonlijk en normaal door gezegde autoriteiten voor de exploitatie der internationale luchtdiensten worden toegepast.

Artikel 4.

(1) Onder voorbehoud van de bepalingen van deze Overeenkomst, zullen de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen ondernemingen, wanneer zij een erkende dienst op een nader omschreven route exploiteren, volgende rechten genieten :

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

(b) van op gezegd grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en

(c) van op gezegd grondgebied te landen op de in de bijlage bij deze Overeenkomst nader omschreven punten op deze route, met het doel in internationaal verkeer passagiers, lading of post af te zetten of op te nemen.

(2) Geen enkele bepaling van paragraaf (1) van dit artikel zal worden uitgelegd als aan de luchtvaartmaatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht verlenend om binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, lading of post, tegen vergoeding op te nemen met bestemming voor een ander punt binnen het grondgebied van deze andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 5.

(1) De kosten of andere fiscale rechten dewelke voor het gebruik van de onder haar controle staande luchthavens en andere luchtvaartfaciliteiten, door of met toestemming van elk der Overeenkomstsluitende Partijen de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen ondernemingen zullen opgelegd worden, zullen niet hoger zijn dan deze die voor het gebruik van zodanige luchthavens en luchtvaartfaciliteiten, aan iedere nationale luchtvaartmaatschappij van de eerste Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale luchtdiensten zou exploiteren, zouden opgelegd zijn.

(2) De motorbrandstoffen, de smeeroliën, de reserve-delen, de gewone uitrustingsstukken der luchtvaartuigen en de boordvoorraden, op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen ingevoerd, of op dit grondgebied aan boord genomen van de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen onderneming, en uitsluitend bestemd voor het gebruik van deze luchtvaartuigen, zullen vanwege de eerste Overeenkomstsluitende Partij op het stuk van douanerechten, inspectiekosten en andere soortgelijke nationale of plaatselijke kosten en aanslagen, een even gunstige behandeling genieten als deze die door de eerste Overeenkomstsluitende Partij is toegekend aan de ondernemingen van de meest begunstigde natie of aan haar eigen nationale maatschappijen die internationale luchtdiensten exploiteren. Evenwel zal geen Overeenkomstsluitende Partij gehouden zijn aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen ondernemingen de vrijstelling of de teruggave te verlenen van de douanerechten, inspectiekosten of andere soortgelijke nationale of plaatselijke kosten en aanslagen, indien de andere Overeenkomstsluitende Partij de vrijstelling of de teruggave der kwestieuze rechten of kosten aan de door de eerste Overeenkomstsluitende Partij aangewezen ondernemingen niet verleent.

Artikel 6.

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de in paragraaf (1) van artikel 4 van deze Overeenkomst nader omschreven rechten, waarvan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen onderneming zou kunnen genieten, te onthouden of deze te herroepen, of bij de uitoefening der gezegde rechten de voorwaarden op te leggen dewelke zij nodig zal achten, in al de gevallen waar zij niet het bewijs zal hebben dat het wezenlijk eigendomsrecht van en het daadwerkelijk toezicht op deze onderneming berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die ze heeft aangewezen of bij haar onderdanen.

(2) Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de uitoefening van de in paragraaf (1) hiervoren bedoelde rechten door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen onderneming te schorsen, of de uitoefening der gezegde rechten afhankelijk te maken van de voorwaarden welke zij als nodig zal oordelen, in alle gevallen waar, zoals bepaald in de artikelen 11 en 13 van het Verdrag, deze onderneming de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende Partij, die deze rechten heeft toegestaan, niet zou naleven,

consultations avec l'autre Partie Contractante, à moins que la suspension ou l'imposition immédiate de conditions ne soit essentielle pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

Article 7.

Les entreprises désignées des deux Parties Contractantes devront bénéficier de possibilités justes et égales pour l'exploitation des services agréés entre leurs territoires respectifs.

Article 8.

En exploitant les services agréés, les entreprises désignées de chacune des Parties Contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières entreprises assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

Article 9.

(1) Les services agréés auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles de trafic aérien international en provenance ou à destination de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant ces services.

A titre complémentaire, les entreprises désignées de l'une des Parties Contractantes pourront satisfaire, dans la limite de la capacité globale prévue à l'alinéa précédent, aux besoins de trafic entre les territoires des pays tiers touchés par les services agréés et le territoire de l'autre Partie Contractante.

(2) Une capacité additionnelle pourra, accessoirement, être mise en œuvre en sus de celle qui est mentionnée au paragraphe (1) ci-dessus, chaque fois que le justifient les besoins de trafic des pays touchés par lesdits services.

Article 10.

(1) Les tarifs appliqués sur les services agréés seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment des frais d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques de chaque service (telles que les conditions de vitesse et de confort) ainsi que des tarifs des autres entreprises qui resservent tout secteur de la route spécifiée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

(2) Dans la mesure du possible, les entreprises désignées intéressées s'entendront sur les tarifs selon la procédure d'établissement des tarifs de l'Association du Transport Aérien International. En cas d'impossibilité, les tarifs relatifs à chacune des routes spécifiées seront convenus entre les entreprises désignées intéressées. Dans tous les cas, les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(3) Si les entreprises désignées intéressées ne peuvent s'entendre sur les tarifs ou si les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes n'approuvent pas les tarifs qui leur sont soumis, en conformité des dispositions du paragraphe (2) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront d'arriver à un accord sur des tarifs appropriés.

(4) Si l'accord prévu au paragraphe (3) du présent article ne peut être réalisé, le différend sera réglé en conformité des dispositions de l'article 13 du présent Accord.

(5) Aucun tarif nouveau n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes n'en sont pas satisfaites, sauf application des dispositions du paragraphe (3) de l'article 13 du présent Accord. En attendant la fixation des tarifs en conformité du présent article, les tarifs déjà en vigueur seront maintenus.

Article 11.

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, à leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres, qu'elles peuvent raisonnablement exiger pour revoir la capacité fournie sur les services agréés par les entreprises désignées de la première Partie Contractante. Ces relevés contiendront tous les renseignements per-

of zich niet zou schikken naar de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden. Dit recht zal evenwel slechts uitgeoefend worden na raadpleging van de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de onmiddellijke schorsing of oplegging van voorwaarden noodzakelijk zouden zijn om nieuwe inbreuken op de wetten en reglementen te vermijden.

Artikel 7.

De door de twee Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen ondernemingen zullen voor de exploitatie van de erkende diensten tussen hun onderscheiden grondgebied over billijke en gelijke mogelijkheden moeten beschikken.

Artikel 8.

Bij de exploitatie van de erkende diensten zullen de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen ondernemingen rekening houden met de belangen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen ondernemingen, ten einde niet onrechtmatig de diensten dewelke laatstgenoemde ondernemingen op het geheel of een gedeelte van dezelfde routes verzekeren, te treffen.

Artikel 9.

(1) De erkende diensten zullen als hoofddoel hebben het inleggen volgens een voor redelijk gehouden bezettingsgraad, van een capaciteit die aangepast is aan de normale en redelijkerwijze voorzienbare behoeften aan internationaal luchtverkeer herkomstig van of met bestemming naar de Overeenkomstsluitende Partij die de onderneming dewelke deze diensten exploiteert zal hebben aangewezen.

Ten complementaire titel zullen de door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen ondernemingen, binnen de perken van de in voorgaande alinea voorziene globale capaciteit, kunnen voorzien in de verkeersbehoeften tussen de grondgebieden van de door de erkende diensten aangevlogen derde landen en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

(2) Een aanvullende capaciteit zal bijkomstig kunnen ingelegd worden boven deze die vermeld is in paragraaf (1) hiervoren, elk maal dat de verkeersbehoeften van de door gezegde diensten aangevlogen landen dit zullen rechtvaardigen.

Artikel 10.

(1) De op de erkende diensten toegepaste tarieven zullen op een redelijk peil worden vastgesteld, waarbij rekening zal gehouden worden met alle terzake in aanmerking te nemen factoren, onder andere met de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerken van iedere dienst (zoals de omstandigheden van snelheid en comfort) evenals met de tarieven toegepast door andere ondernemingen die enige sector van de bepaalde route bedienen. Deze tarieven zullen overeenkomstig de navolgende bepalingen van dit artikel worden vastgesteld.

(2) In de mate van het mogelijke zullen de belanghebbende aangewezen ondernemingen zich inzake de tarieven verstaan volgens de procedure tot vaststelling der tarieven van de Internationale Vereniging van Luchtvervoerders. In geval zulks onmogelijk is, zullen de tarieven betreffende elk van de nader omschreven routes bij overeenkomst tussen de belanghebbende aangewezen ondernemingen worden vastgesteld. In ieder geval zullen de tarieven ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden voorgelegd.

(3) Indien de belanghebbende aangewezen ondernemingen omtrent de tarieven niet tot een overeenkomst kunnen komen of indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen de hun overeenkomstig de bepalingen van paragraaf (2) van dit artikel voorgelegde tarieven niet goedkeuren, zullen de luchtvaartautoriteiten der Overeenkomstsluitende Partijen trachten tot een overeenkomst omtrent aangepaste tarieven te komen.

(4) Indien de in de paragraaf (3) van dit artikel voorziene overeenstemming niet kan bereikt worden, zal het geschil overeenkomstig de bepalingen van artikel 13 van deze Overeenkomst worden geregeld.

(5) Behoudens toepassing van de bepalingen van paragraaf (3) van artikel 13 van deze Overeenkomst, zal geen enkel nieuw tarief van kracht worden indien de luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen daarmede geen voldoening nemen. In afwachting van de vaststelling der tarieven overeenkomstig dit artikel, zullen de reeds van kracht zijnde tarieven behouden blijven.

Artikel 11.

De luchtvaartautoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen zullen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op hun verzoek, de periodieke of andere statistische staten overleggen dewelke deze redelijkerwijze kunnen eisen om de capaciteit die de door de eerste Overeenkomstsluitende Partij aangewezen ondernemingen op de erkende diensten ter beschikking stellen, te herzien.

mettant de se rendre compte des transports effectués par ces entreprises sur les services agréés de même que les informations concernant les provenances et les destinations de ces transports.

Article 12.

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront régulièrement et fréquemment pour assurer une collaboration étroite sur toutes questions relatives à l'application du présent Accord.

Article 13.

(1) En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront, en premier lieu, de régler ce différend par voie de négociations entre elles.

(2) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend pourra, à la requête de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant désigné par chacune des Parties Contractantes et le troisième étant désigné de commun accord par les deux arbitres ainsi choisis, à condition que ce troisième arbitre ne soit pas un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties Contractantes. Chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception par l'une des Parties Contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie Contractante demandant l'arbitrage. Le troisième arbitre sera désigné dans un nouveau délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes n'a pas désigné son propre arbitre dans un délai de soixante jours, ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai indiqué, l'une ou l'autre des Parties Contractantes pourra saisir le Président de la Cour Internationale de Justice qui désignera un ou des arbitres.

(3) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en application du paragraphe (2) du présent article.

Article 14.

Chacune des Parties Contractantes peut à tout moment demander des consultations avec l'autre Partie Contractante en vue d'amender le présent Accord. Ces consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si l'amendement porte uniquement sur l'Annexe, les consultations auront lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Lorsque ces autorités se seront mises d'accord sur une annexe nouvelle ou révisée, leurs recommandations en la matière entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 15.

Si une convention multilatérale relative aux transports aériens entrerait en vigueur entre les deux Parties Contractantes, le présent Accord serait amendé conformément aux dispositions de cette Convention.

Article 16.

Chacune des Parties Contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante son intention de mettre fin au présent Accord. Une copie de cette notification sera envoyée en même temps à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale créée par la Convention. Si une telle notification est donnée, le présent Accord prendra fin un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que, d'un commun accord entre les Parties Contractantes, cette notification ne soit retirée avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie Contractante n'en accuse pas la réception, la notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze jours après la date de réception de sa copie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 17.

Le présent Accord ainsi que les notes diplomatiques échangées conformément à l'article 14 seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Deze statuten zullen alle inlichtingen bevatten dewelke toelaten zich van het door deze ondernemingen op de erkende diensten verrichte vervoer rekenschap te geven, evenals de inlichtingen betreffende de herkomst en de bestemming van dit vervoer.

Artikel 12.

De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen regelmatig en herhaaldelijk overleg plegen teneinde een nauwe samenwerking omtrent alle vraagstukken die betrekking hebben op de toepassing van deze Overeenkomst, te verzekeren.

Artikel 13.

(1) Ingeval met betrekking tot de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst een geschil zou oprijzen, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats trachten dit geschil door middel van onderlinge onderhandelingen te regelen.

(2) Indien de Overeenkomstsluitende Partijen het door middel van onderhandelingen niet eens kunnen worden, zal het geschil, op verzoek van de een of de andere Overeenkomstsluitende Partij, ter beslechting aan een rechtbank van drie scheidsrechters kunnen onderworpen worden, één scheidsrechter benoemd zijnde door elk der Overeenkomstsluitende Partijen en de derde bij gemeen akkoord benoemd door de twee aldus gekozen scheidsrechters op voorwaarde dat deze derde scheidsrechter geen onderdaan weze van een der Overeenkomstsluitende Partijen. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen zal een scheidsrechter benoemen binnen een termijn van zestig dagen te rekenen van de dag van ontvangst door een der Overeenkomstsluitende Partijen van de diplomatieke nota van de andere Overeenkomstsluitende Partij waarbij om de arbitrage wordt verzocht. De derde scheidsrechter zal benoemd worden binnen een nieuwe termijn van zestig dagen. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft haar eigen scheidsrechter binnen een termijn van zestig dagen te benoemen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen de aangeduide termijn benoemd werd, zal elk der Overeenkomstsluitende Partijen de zaak aanhangig kunnen maken bij de Voorzitter van het Internationaal Hof van Justitie die een of meerdere scheidsrechters zal benoemen.

(3) De Overeenkomstsluitende Partijen gaan de verbintenis aan zich naar elke bij toepassing van paragraaf (2) van dit artikel genomen beslissing, te schikken.

Artikel 14.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kan op ieder oogenblik om overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken met het oog op de wijziging van deze Overeenkomst. Dit overleg zal binnen een termijn van zestig dagen, te rekenen van de datum van het verzoek, aanvangen. Indien de wijziging enkel betrekking heeft op de Bijlage, zal het overleg plaats hebben tussen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen. Wanneer deze autoriteiten het over een nieuwe of herziene bijlage eens zullen geworden zijn zullen hun aanbevelingen terzake van toepassing worden na door een wisseling van diplomatieke nota's te zijn bekrachtigd.

Artikel 15.

Indien een multilateraal verdrag betreffende het luchtvervoer tussen de beide Overeenkomstsluitende Partijen van kracht zou worden, zal deze Overeenkomst gewijzigd worden teneinde met de bepalingen van dat Verdrag overeen te stemmen.

Artikel 16.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kan op ieder oogenblik aan de andere Overeenkomstsluitende Partij haar bedoeling bekend maken een einde te stellen aan deze Overeenkomst. Een afschrift van deze mededeling zal terzelfdertijd gezonden worden aan de bij het Verdrag opgerichte Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie. Indien een dergelijke mededeling wordt gedaan, zal deze Overeenkomst een einde nemen één jaar na de datum van ontvangst der mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij zodanige mededeling vóór het verstrijken van deze termijn bij gemeen akkoord tussen de Overeenkomstsluitende Partijen wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij er geen ontvangst van meldt, zal de mededeling als ontvangen beschouwd worden veertien dagen na de datum van ontvangst van het afschrift door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Artikel 17.

Deze Overeenkomst evenals de overeenkomstig artikel 14 gewisselde diplomatieke nota's zullen bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie geregistreerd worden.

Article 18.

Le présent Accord sera ratifié et l'échange des instruments de ratification aura lieu à Bruxelles aussitôt que possible. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire en langue française et en langue japonaise, les deux textes faisant également foi, à Tokio, le 20 juin 1959.

Pour la Belgique :

(s.) R. HERREMANS.

Pour le Japon :

(s.) AIICHIRO FUJIYAMA.

Artikel 18.

Deze Overeenkomst zal bekrachtigd worden en de uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden zal zo spoedig mogelijk te Brussel plaats hebben. Deze Overeenkomst zal in werking treden op de datum der uitwisseling van de bekrachtigingsoorkonden.

Ter oorkonde waarvan de ondergetekenden, behoorlijk door hun onderscheiden regeringen gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Tokio op 20 juni 1959, in tweevoud, in de Franse en Japanse taal, beide teksten hebbende dezelfde bewijskracht.

Voor België :

(get.) R. HERREMANS.

Voor Japan :

(get.) AIICHIRO FUJIYAMA.

ANNEXE.

Route qui pourra être exploitée par la ou les entreprises belges désignées :

Points en Belgique, points en Europe, points dans le Proche- et dans le Moyen-Orient, y compris l'Iran et l'Afghanistan, points au Pakistan occidental et oriental, points en Inde, Colombo, Rangoon, Bangkok, Manille et/ou Okinawa, Tokio et points au-delà dans les deux directions.

Les services agréés exploités par la ou les entreprises belges désignées commenceront en un point du territoire de la Belgique, mais d'autres points sur la route pourront être supprimés au choix de l'entreprise désignée pour tous les vols ou certains d'entre eux.

Route qui pourra être exploitée par la ou les entreprises japonaises désignées :

Tokio, Osaka, Fukuoka, Okinawa, points dans le Continent chinois et/ou dans l'île de Formose, Hongkong ou Manille, points en Indochine, Bangkok, Rangoon, Colombo, points en Inde, points au Pakistan oriental et occidental, points dans le Moyen- et dans le Proche-Orient, y compris l'Iran et l'Afghanistan, le Caire, Athènes, Rome, Genève, Zurich ou Madrid, Francfort/s/Main, Paris, Bruxelles et points au-delà dans les deux directions.

Les services agréés exploités par la ou les entreprises japonaises désignées commenceront en un point du territoire du Japon, mais d'autres points sur la route pourront être supprimés au choix de l'entreprise désignée pour tous les vols ou certains d'entre eux.

BIJLAGE.

Route die door de aangewezen Belgische onderneming(en) zal kunnen geëxploiteerd worden :

Punten in België, punten in Europa, punten in het Nabije- en het Midden-Oosten, Iran en Afghanistan inbegrepen, punten in West- en Oost-Pakistan, punten in India, Colombo, Rangoon, Bangkok, Manila en/of Okinawa, Tokio en verder gelegen punten in de beiden richtingen.

De door de aangewezen Belgische onderneming(en) geëxploiteerde erkende diensten zullen beginnen op een punt van het Belgisch grondgebied, maar andere op de route gelegen punten zullen naar keus van de aangewezen onderneming kunnen overgeslagen worden voor alle vluchten of voor sommige onder hen.

Route die door de aangewezen Japanse onderneming(en) zal kunnen geëxploiteerd worden :

Tokio, Osaka, Foekoeoka, Okinawa, punten op het Chinese Continent en/of op het eiland Formosa, Hongkong of Manila, punten in Indochina, Bangkok, Rangoon, Colombo, punten in India, punten in Oost- en West-Pakistan, punten in het Midden- en het Nabije-Oosten, inbegrepen Iran en Afghanistan, Cairo, Athene, Rome, Genève, Zürich of Madrid, Frankfurt a/Main, Parijs, Brussel en verder gelegen punten in de beide richtingen.

De door de aangewezen Japanse onderneming(en) geëxploiteerde erkende diensten zullen beginnen op een punt van het Japans grondgebied, maar andere op de route gelegen punten zullen naar keus van de aangewezen onderneming kunnen overgeslagen worden voor alle vluchten of voor sommige onder hen.