

SÉNAT DE BELGIQUE BELGISCHE SENAAAT

SESSION DE 1951-1952.

ZITTING 1951-1952.

SEANCE DU 27 MARS 1952.

VERGADERING VAN 27 MAART 1952.

Projet de loi portant approbation de l'Accord entre la Belgique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà, signé à Londres, le 8 mai 1951.

Wetsontwerp houdende goedkeuring van het Akkoord tussen België en het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland, betreffende de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen, ondertekend op 8 Mei 1951, te Londen.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'accord entre le Gouvernement Belge et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà, signé à Londres, le 8 mai 1951, remplace les autorisations provisoires qui régissaient les transports aériens réguliers entre les deux pays. La majeure partie de ses dispositions découlent de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Chicago, le 7 décembre 1944, et approuvée par la loi du 30 avril 1947, publiée au « Moniteur belge » du 2 décembre 1948.

Il est du type habituel des accords bilatéraux de ce genre.

L'accord octroie à chacun des 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 du territoire de son pays, mais aussi de pays tiers. Conformément à l'usage en la matière, ces droits s'exercent sur les itinéraires spécifiés aux annexes à l'accord.

L'article 10 contient une clause compromissoire qui nécessite l'approbation des Chambres.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het akkoord tussen de Belgische Regering en de Regering van het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland, betreffende de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen, ondertekend op 8 Mei 1951, te Londen, vervangt de voorlopige machtigingen die voorzagen in het regelmatige luchtvervoer tussen beide landen. De meeste bepalingen ervan vloeien voort uit de Overeenkomst betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago, de 7^e December 1944 en bekrachtigd door de wet van 30 April 1947, bekendgemaakt in het « Belgisch Staatsblad » van 2 December 1948.

Het is het gebruikelijke type van dergelijke bilaterale akkoorden.

Het akkoord verleent aan elk der ondertekenende landen het recht op het gebruik van de vrijheden op luchtvaartgebied, d.w.z. het recht om op het grondgebied der andere verdragsluitende partij passagiers, lading of post, afkomstig van of met bestemming naar zijn grondgebied of dat van derde landen, af te zetten of op te nemen. In overeenstemming met het desbetreffend gebruik, zijn deze rechten van toepassing op de luchtwegen welke in de bijlagen van het akkoord opgegeven worden.

Artikel 10 bevat een arbitrage-bepaling waarvoor de goedkeuring van de Kamers vereist wordt.

(2)

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

Wij hebben de eer, Mevrouwen, Mijne Heren, U dit akkoord, dat nog moet bekrachtigd worden, ter goedkeuring voor te leggen.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. van ZEELAND.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

P.-W. SEGERS.

Le Ministre du Commerce Extérieur,

De Minister van Buitenlandse Handel,

J. MEURICE.

Projet de loi portant approbation de l'Accord entre la Belgique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà, signé à Londres, le 8 mai 1951.

Wetsontwerp houdende goedkeuring van het Akkoord tussen België en het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland, betreffende de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen, ondertekend op 8 Mei 1951, te Londen.

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 ARRETE ET ARRETONS :

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 Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà, signé à Londres, le 8 mai 1951, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 29 février 1952.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Etrangères,

P. van ZEELAND.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

Le Ministre du Commerce Extérieur,

J. MEURICE.

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 ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Enig Artikel.

Het Akkoord tussen België en het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland, betreffende de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen, ondertekend op 8 Mei 1951, te Londen, zal volledige uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 29 Februari 1952.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Buitenlandse Handel,

A C C O R D

entre le Gouvernement belge et le Gouvernement du Royaume - Uni,
relatif aux services aériens
entre leurs territoires respectifs et au-delà,
signé à Londres, le 8 mai 1951.

A G R E E M E N T

between the Government of the United Kingdom
and the Government of Belgium, for air services
between and beyond their respective territories,
signed at London on 8th May, 1951.

A K K O O R D

tussen de Belgische Regering
en de Regering van het Verenigd Koninkrijk,
betreffende de luchtvaartdiensten tussen
hun respectieve grondgebieden en verdere landen,
ondertekend op 8 Mei 1951, te London.

(VERTALING)

Accord entre le Gouvernement Belge et le Gouvernement du Royaume-Uni relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà.

Le Gouvernement belge et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 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 Royaume-Uni, et au delà, sont convenus de ce qui suit :

Art. 1.

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

Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of Belgium for air services between and beyond their respective territories.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Belgium,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944, and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond United Kingdom and Belgian territories,

Have agreed as follow :

Art. 1.

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires :

a) the term « the Convention » means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof ;

b) the term « designated airline » means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification ;

c) the term « change of gauge » means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capa-

Akkoord tussen de Belgische Regering en de Regering van het Verenigd Koninkrijk betreffende de luchtvaartdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen.

(VERTALING.)

De Belgische Regering en de Regering van het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland, 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 het Verenigd Koninkrijk en verdere landen tot stand te brengen, zijn overeengekomen omtrent hetgeen volgt :

Art. 1.

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 Bijlagen, aangenomen overeenkomstig de artikelen 90 en 94 van gezegde Overeenkomst ;

b) « aangeduide onderneming voor luchtvervoer » : elke onderneming voor luchtvervoer die een der Verdragsluitende Partijen, bij schriftelijke kennisgeving aan de andere Verdragsluitende Partij, overeenkomstig artikel 3 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

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 : « services aériens », « 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 suivants :

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

city from those used on another section ;

d) the term « territory » in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State ; and

e) the terms « air services », « international air service », « airline » and « stop for non-traffic purposes » have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

Art. 2.

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule thereto (hereinafter called « the agreed services » and « the specified routes »).

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges :

a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party ;

b) to make stops in the said territory for non-traffic purpose ; and

c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Par-

dienst doen met een andere 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 souvereiniteit, de suzeriniteit, het protectoraat of de trustschap van die Staat bevinden ; en

e) « Luchtvaartdiensten », « 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 reizen die in de desbetreffende sectie der Bijlage bij het onderhavig Akkoord worden omschreven en hierna « overeengekomen diensten » en « omschreven reizen » 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 :

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 ondernemin-

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.

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

ty the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party, whether or not such traffic is carried on a part of the journey by another airline or airlines.

Art. 3.

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

3. The competent aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph 2 of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in natio-

gen 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. 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 reiswegen 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 exploitatie-machtiging verlenen.

3. De bevoegde luchtvaartoverheden van een der Verdragsluitende Partijen 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 de aanduiding van een onderneming voor luchtvervoer te weigeren te aanvaarden en de toekening 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

effectif de cette entreprise appartient 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 conformé 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 celles-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 :

nals of the Contracting Party designating the airline.

5. Subject to the provisions of Article 7 of the present Agreement, at any time after the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services.

6. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph 2 of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Art. 4.

Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges :

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 der onderhavige Overeenkomst.

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

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 des approvisionnements similaires introduites 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.

2. En exploitant les services convenus, les entreprises de transports aériens désignées de chacune des Parties contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises des 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

a) in the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption ; and

b) in the case of fuel and lubricating oils not included under a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory or taken on board aircraft in that territory, and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most-favoured foreign airline, engaged in international air services.

This treatment shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

Art. 5.

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party, so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the two Contracting Parties shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the

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

b) wat betreft de brandstoffen en smeeroliën welke sub a) niet voorzien zijn, en de wisselstukken, de gewone uitrusting der luchtschepen en hun boordvoorraden, zal gezegd 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 de 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. 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 reismwegen 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 beantwoor-

concerne le transport sur les itinéraires spécifiés ; leur but principal sera d'assurer, suivant un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante 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 ;

public for air transport on the specified routes ; their primary objective will be to provide at a reasonable load factor, capacity adequate to the current and reasonably expected requirements for the transport of passengers, freight and mail originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The capacity provided for above may be augmented by supplementary capacity adequate for the carriage of international air traffic both originating at and destined for points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline.

5. Such supplementary capacity shall be related to the traffic demands of the areas through which the airline operates, after taking account of the air services established by the airlines of the other Contracting Party and of the States referred to above in so far as they are carrying international air traffic originating in or destined for their territories.

Art. 6.

A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions :

- (i) that it is justified by reason of economy of operation ;
- (ii) that the aircraft used on the section on which less traffic is carried by the airline to and from the territory of the first Contracting Party are smaller in capacity than those used on the other section ;

den aan de behoeften van het publiek inzake het vervoer op de omschreven reizen, het voornaamste doel ervan zal er in bestaan, volgens een redelijke coëfficiënt van nuttig transportvermogen, een vervoer capaciteit 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 reizen 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) indien de economie der exploitatie deze overlading wettigt ;
- (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) 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 afférents 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.

(iii) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connexion with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do ; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity ; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose ;

(iv) that there is an adequate volume of through traffic ; and

(v) that the provisions of Article 5 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Art. 7.

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(iii) de luchtschepen met een geringe 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) indien er voor het rechtstreekse traject een voldoende volume van vervoer aanwezig is ;

(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), evenals van de tarieven van de andere ondernemingen die een deel van de omschreven reisweg bedienen. Deze tarieven zullen overeenkomstig de volgende bepalingen van onderhavig artikel vastgesteld worden.

2. De tarieven waarvan sprake in paragraaf 1 van dit artikel evenals 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 reizen vastgesteld worden, na bespreking met de andere ondernemingen die een ander gedeelte van deze reisweg bedienen. Zo mogelijk zal dit akkoord afgesloten worden volgens de procedure die angewend wordt voor het vaststellen der tarieven van de Internationale Vereniging voor Luchtvervoer.

De aldus overeengekomen tarieven zullen ter goedkeuring moeten onderworpen worden aan de bevoeg-

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.

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 fré-

3. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

4. If the competent aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 2 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 3, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement.

5. No tariff shall come into effect if the competent aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of paragraph 3 of Article 10 of the present Agreement.

Art. 8.

The competent aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Art. 9.

There shall be regular and frequent consultation between the competent aeronautical authorities of

de 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 vastgesteld worden 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. Indien de bevoegde luchtvaartoverheden een tarief dat hun voorgesteld 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 verkeer 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

quemment 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.

the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Art. 10.

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation :

a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body ; or

b) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation or, if there is no such tribunal, to the International Court of Justice.

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

4. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

plegen ten einde in al wat de verwezenlijking van dit akkoord betreft, een nauwe samenwerking te verzekeren.

Art. 10.

1. Ingeval 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 scheidsgerecht of van een andere persoon of organisatie, of

b) indien zij hieromtrent niet akkoord geraken, of indien zij, na besloten te hebben op een scheidsgerecht 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. Zoals 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 aangeduide of aan de in gebreke blijvende onderneming voor luchtvervoer, kunnen beperken, schorsen of intrekken.

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 compagnies de transport aérien de l'autre Partie Contractante.

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. 11.

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

2. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Art. 12.

The present Agreement supercedes any permissions, privileges or concessions already in existence at the time of its entry into force which have been granted for any reason by either of the Contracting Parties in favour of the air transport companies of the other Contracting Party.

Art. 13.

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Art. 11.

1. Indien een der Verdragsluitende Partijen het wenselijk acht een bepaling van het onderhavig 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. Ingeval 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.

Elk der Verdragsluitende Partijen zal, op elk ogenblik aan de andere kennis kunnen geven van haar wens aan dit Akkoord een einde te stellen. Een dusdanige kennisgeving zal tegelijkertijd 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 ontvangsten door de andere Verdragsluitende Partij van gezegde kennisgeving, tenzij het bericht van opzegging vóór het verstrijken van deze periode eenstemmig zou ingetrokken worden. In geval de andere Verdragsluitende 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.

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 Londres, le 8 mai 1951 en double, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Art. 14.

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 11 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation and with the United Nations Organisation.

Art. 15.

1. The present Agreement shall be subject to ratification and instruments of ratification shall be exchanged in Brussels as soon as possible.

2. The present Agreement shall enter into force provisionally on the date of signature and definitively on the exchange of instruments of ratification.

3. If instruments of ratification are not exchanged within two years from the date of signature, either Contracting Party may terminate the provisional application of this Agreement by giving six months notice in writing to the other Contracting Party.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and affixed thereto their seals.

Done at London this 8th day of May, 1951, in duplicate in the English and French languages, both texts being equally authentic.

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 plaatsvindt binnen de twee jaar na de datum van de ondertekening, kan een Verdragsluitende Partij een einde stellen aan de voorlopige toepassing van het Akkoord mits een vooropzegging van zes maanden, schriftelijk aan de andere Verdragsluitende Partij overgemaakt.

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

Gedaan te Londen, op 8 Mei 1951 in tweevoudig exemplaar in de Franse en in de Engelse taal, beide teksten hebbende dezelfde rechtskracht.

Pour le Gouvernement belge :

For the Government of Belgium :

Voor de Belgische Regering,

OBERT de THIEUSIES.

*Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande
du Nord :*

*For the Government of the United
Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland :*

*Voor de Regering
van het Verenigd-Koninkrijk,*

HERBERT MORRISON.

ANNEXE

SECTION I.

Itinéraires qui seront exploités par la ou les entreprises de transports aériens désignées par le Royaume-Uni :

- 1) Londres-Bruxelles ;
- 2) Londres - Bruxelles - Hanovre ou Düsseldorf-Berlin ;
- 3) Londres-Bruxelles-Francfort ou Cologne-Munich-Vienne ;
- 4) Londres-Bruxelles-Prague ;
- 5) N'dola-Elisabethville ;
- 6) Nairobi - Costermansville et/ou Usumbura.

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par le Royaume-Uni 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 Royaume-Uni.

SECTION II.

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

- 1) Bruxelles-Anvers-Londres ;
- 2) Bruxelles-Le Zoute-Manchester ;
- 3) Elisabethville-N'dola ;
- 4) Costermansville - Usumbura - Entebbe-Nairobi ;
- 5) Albertville - Tabora - Dar-es-Salaam ;
- 6) Bruxelles-Shannon-Canada-Etats-Unis d'Amérique via un point situé dans le Royaume-Uni et à convenir entre les Parties Contractantes ;
- 7) Bruxelles via des points intermédiaires : Tripoli (1) - Kano (1) - Léopoldville ;
- 8) Elisabethville - Bulawayo (1) - Johannesburg.

(1) Escales non commerciales.

SCHEDULE

SECTION I.

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom :

- 1) London-Brussels ;
- 2) London - Brussels - Hanover or Düsseldorf-Berlin ;
- 3) London - Brussels - Frankfurt or Cologne-Munich-Vienna ;
- 4) London-Brussels-Prague ;
- 5) N'dola-Elisabethville ;
- 6) Nairobi - Costermansville and/or Usumbura.

The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in United Kingdom territory.

SECTION II.

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Belgium :

- 1) Brussels-Antwerp-London ;
- 2) Brussels-Le Zoute-Manchester ;
- 3) Elisabethville-N'dola ;
- 4) Costermansville - Usumbura - Entebbe-Nairobi ;
- 5) Albertville - Tabora - Dar-es-Salaam ;
- 6) Brussels-Shannon-Canada-United States of America, via a point in the United Kingdom to be agreed between the Contracting Parties ;
- 7) Brussels, via intermediate points-Tripoli*-Kano*-Leopoldville ;
- 8) Elisabethville-Bulawayo*-Johannesburg.

* Non-traffic stops.

BIJLAGE

SECTIE I.

De door het Verenigd-Koninkrijk aangestelde ondernemingen voor luchtvervoer zullen volgende reiswegen exploiteren :

- 1) Londen-Brussel ;
- 2) Londen-Brussel-Hannover of Düsseldorf-Berlijn ;
- 3) Londen-Brussel-Frankfort of Keulen-München-Wenen ;
- 4) Londen-Brussel-Praag ;
- 5) N'dola-Elisabethstad ;
- 6) Nairobi-Costermansstad en/of Usumbura.

De door het Verenigde-Koninkrijk aangestelde onderneming of ondernemingen voor luchtvervoer mag of mogen tijdens elke vlucht nalaten op een van de bovenvermelde plaatsen te landen, op voorwaarden dat de op deze reiswegen overgekomen luchtvaartdiensten hun beginpunt hebben binnen het grondgebied van het Verenigd-Koninkrijk.

SECTIE II.

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

- 1) Brussel-Antwerpen-Londen ;
- 2) Brussel-Het Zoute-Manchester ;
- 3) Elisabethstad-N'dola ;
- 4) Costermansstad - Usumbura - Entebbe-Nairobi ;
- 5) Albertstad-Tabora-Dar-es-Salam ;
- 6) Brussel - Shannon - Canada - Verenigde Staten van Amerika via een punt gelegen in het Verenigd-Koninkrijk en waarover beide Verdragsluitende Partijen zullen overeenkomen ;
- 7) Brussel via tussenplaatsen : Tripoli (1) - Kano (1) - Leopoldstad ;
- 8) Elisabethstad-Bulawayo (1) - Johannesburg.

(1) Niet commerciële landingen.

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.

The designated airline or airlines of Belgium may on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Belgian territory.

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 reisweg overeengekomen luchtvaartdiensten hun beginpunt hebben binnen het Belgisch grondgebied.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 18 février 1952, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'accord entre la Belgique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà, signé à Londres, le 8 mai 1951 », a donné en sa séance du 25 février 1952 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 et G. VAN BUNNEN, conseillers d'Etat ;

L. FREDERICQ et G. DOR, assesseurs 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 — De Greffier,
(signé — get.) G. PIQUET.

Pour expédition délivrée à M. le Ministre des Affaires étrangères.

Le 29 février 1952.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 18^e Februari 1952 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 het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland, betreffende de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen, ondertekend op 8 Mei 1951, te Londen », heeft ter zitting van 25 Februari 1952 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 en G. VAN BUNNEN, raadsheren van State ;

L. FREDERICQ en G. DOR, bijzitters 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.

Le Président — De Voorzitter,
(signé — get.) J. SUETENS.

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

De 29^e Februari 1952.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.