

Chambre des Représentants

SESSION 1956-1957.

5 FÉVRIER 1957.

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre la Belgique et l'Irlande relatif aux transports aériens et de l'Annexe, signés à Bruxelles, le 10 septembre 1955.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Accord conclu à Bruxelles, le 10 septembre 1955, entre le Gouvernement belge et le Gouvernement irlandais, a pour but de donner une base juridique aux relations aériennes entre les deux pays. Il autorise la S.A.B.E.N.A. à faire escale à Shannon en territoire irlandais et d'y embarquer ou débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier (5^e liberté de l'air) sur l'itinéraire transatlantique : Bruxelles via des points intermédiaires, vers Shannon et au-delà dans les deux sens.

Les deux Gouvernements s'accordent, en outre, sur base de réciprocité, le droit d'exploiter des services aériens directs Bruxelles-Dublin dans les deux sens.

Enfin, la compagnie irlandaise jouira à Bruxelles des cinq libertés de l'air sur l'itinéraire Dublin-Manchester-Bruxelles-Düsseldorf et/ou Francfort, dans les deux sens.

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.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1956-1957.

5 FEBRUARI 1957.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de Luchtvaartovereenkomst tussen België en Ierland en van de Bijlage, ondertekend op 10 september 1955, te Brussel.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Overeenkomst, tussen de Belgische Regering en de Regering van Ierland gesloten te Brussel op 10 september 1955, heeft voor doel de luchtverbindingen tussen beide landen op juridische grondslag te regelen. De S.A.B.E.N.A. wordt gemachtigd op het Ierse grondgebied, te Shannon, te landen en er, in internationaal verkeer, passagiers, lading en post op te nemen of af te zetten (5^e luchtvaartvrijheid) op een transatlantische route : Brussel, via tussenpunten, naar Shannon en verder gelegen punten in beide richtingen.

Bovendien verleent elke Regering aan de andere het recht rechtstreekse luchtdiensten in te stellen tussen Brussel en Dublin, in beide richtingen.

Tevens zal de Ierse luchtvaartmaatschappij te Brussel van de vijf luchtvaartvrijheden mogen gebruik maken op de volgende route : Dublin-Manchester-Brussel-Düsseldorf en/of Frankfort, in beide richtingen.

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 door de wet van 30 april 1947 (*Belgisch Staatsblad* van 2 december 1948).

Het verschilt niet van de gewone bilaterale akkoorden van die soort.

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

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

*Pour le Ministre des Affaires Etrangères, absent,
Le Ministre du Commerce Extérieur,*

V. LAROCK.

Le Ministre des Communications,

Ed. ANSEELE.

Le Ministre du Commerce Extérieur,

V. LAROCK.

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

Wij hebben de eer, Mevrouwen, Mijne Heren, U deze Overeenkomst, waarvoor de bekrachtiging is vereist, aan uw goedkeuring voor te leggen.

*Voor de Minister van Buitenlandse Zaken, afwezig,
De Minister van Buitenlandse Handel,*

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Buitenlandse Handel,

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT.

Le Conseil d'Etat section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires Etrangères, le 7 avril 1956, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord entre la Belgique et l'Irlande, relatif aux transports aériens et de l'annexe, signés à Bruxelles, le 10 septembre 1955 », a donné le 25 avril 1956 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observations.

La chambre était composée de
MM. :

F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président;
J. COYETTE, conseiller d'Etat;
G. VAN BUNNEN, conseiller d'Etat;
P. ANSIAUX, assesseur de la section de législation;
F. DUCHENE, assesseur de la section de législation;
G. PIQUET, greffier adjoint, greffier.

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

*Le Greffier,
(s.) G. PIQUET.*

*Le Président,
(s.) F. LEPAGE.*

Pour expédition délivrée au Ministre des Affaires Etrangères.

Le 4 mai 1956.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 7^e april 1956 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de Luchtvaartovereenkomst tussen België en Ierland en van de bijlage, ondertekend op 10 september 1955 te Brussel », heeft de 25^e april 1956 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit
de HH. :

F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter;
J. COYETTE, raadsheer van State;
G. VAN BUNNEN, raadsheer van State;
P. ANSIAUX, bijzitter van de afdeling wetgeving;
F. DUCHENE, bijzitter van de afdeling wetgeving;
G. PIQUET, adjunct-griffier, griffier.

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

*De Griffier,
(get.) G. PIQUET.*

*De Voorzitter,
(get.) F. LEPAGE.*

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Buitenlandse Zaken.

De 4^e mei 1956.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Etrangères, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre du Commerce Extérieur.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article unique.

L'Accord entre la Belgique et l'Irlande, relatif aux transports aériens et l'Annexe, signés à Bruxelles, le 10 septembre 1955, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 18 mai 1956.

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 Luchtvaartovereenkomst tussen België en Ierland en de Bijlage, ondertekend op 10 september 1955, te Brussel, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 18 mei 1956.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Pour le Ministre des Affaires Etrangères. absent,
Le Ministre du Commerce Extérieur,*

VAN KONINGSWEGE :

*Voor de Minister van Buitenlandse Zaken, afwezig,
De Minister van Buitenlandse Handel,*

V. LAROCK.

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

Ed. ANSEELE.

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

V. LAROCK.

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT BELGE
ET LE GOUVERNEMENT IRLANDAIS
RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS.

Le Gouvernement belge et le Gouvernement irlandais.

Désirant conclure un Accord aux fins d'établir des services aériens entre la Belgique et l'Irlande,

Ont désigné à cet effet leurs Plénipotentiaires, lesquels, dûment autorisés sont convenus de ce qui suit :

Art. I.

Chacune des Parties Contractantes accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans l'Annexe au présent Accord aux fins d'établir des services aériens internationaux y prévus (dénommés ci-après « services convenus »). Les services convenus pourront être inaugurés immédiatement ou à une date postérieure au choix de la Partie Contractante à laquelle les privilèges ont été accordés.

Art. II.

(1) L'exploitation de tout service convenu pourra commencer aussitôt que la Partie Contractante à laquelle les privilèges ont été accordés aura désigné une ou des entreprises de transports aériens pour exploiter le ou les itinéraire(s) spécifié(s) et la Partie Contractante qui a accordé ces privilèges sera tenue, sous réserve des dispositions du paragraphe (2) du présent Article et de l'Article VI, d'accorder sans délai à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignée(s) l'autorisation d'exploitation appropriée.

(2) Avant de donner l'autorisation d'exploiter un service convenu, les autorités aéronautiques compétentes de l'une des Parties Contractantes accordant les privilèges pourront demander à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignée(s) par l'autre Partie Contractante la preuve qu'elle(s) est ou sont à même de satisfaire aux conditions techniques et commerciales prescrites par leurs lois et règlements d'application courante et habituelle à l'exploitation de services aériens commerciaux internationaux.

Art. III.

(1) Les charges que chacune des Parties Contractantes impose ou laisse imposer pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par la ou les entreprises de transports aériens désignée(s) par chacune d'elles n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux affectés à des services aériens internationaux similaires.

(2) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord de l'aéronef sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante ou pour le compte d'une telle entreprise et destinés uniquement à l'usage des aéronefs employés par cette entreprise, bénéficieront d'un traitement non moins favorable que celui qui est appliqué aux entreprises nationales ou aux entreprises de l'Etat le plus favorisé en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

(3) Tout aéronef utilisé par une ou les entreprise(s) désignée(s) par une Partie Contractante dans les services aériens convenus ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord retenus à bord des aéronefs seront exempts sur le territoire de l'autre Partie Contractante de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes semblables, même si les biens ci-dessus mentionnés sont employés ou consommés par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

(Vertaling.)

LUCHTVAART OVEREENKOMST
TUSSEN DE BELGISCHE REGERING EN DE REGERING
VAN IERLAND.

De Belgische Regering en de Regering van Ierland,

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten ten einde luchtdiensten tussen België en Ierland tot stand te brengen,

Hebben te dien einde hun Gevolmachtigden aangesteld dewelke, behoorlijk daartoe gemachtigd, zijn overeengekomen als volgt :

Art. I.

Elke Verdragsluitende Partij verleent aan de andere Verdragsluitende Partij de rechten omschreven in de Bijlage van deze Overeenkomst, om daarin bepaalde internationale luchtdiensten, in te stellen (hierna « overeengekomen diensten » genoemd). De overeengekomen diensten mogen, naar verkiezing van de Verdragsluitende Partij aan wie de rechten toegekend worden, het zij onmiddellijk het zij op een later tijdstip geopend worden.

Art. II.

(1) Met de exploitatie van elk der overeengekomen diensten kan een aanvang genomen worden van zodra dat de Verdragsluitende Partij, aan wie de rechten toegekend worden, een of meerdere luchtvaartmaatschappijen voor het exploiteren van de bepaalde reisweg of wegen aangewezen heeft en de Verdragsluitende Partij welke de rechten toegekend heeft, zal, onder voorbehoud van lid (2) van onderhavig Artikel en van Artikel VI, gehouden zijn onverwijld de nodige exploitatie-machtiging te verlenen.

(2) Van de aangewezen maatschappij(en) kan worden verlangd, vooraleer haar (hen) de toelating tot het exploiteren van een overeengekomen luchtdienst wordt verleend, dat zij de luchtvaart-autoriteiten van de Verdragsluitende Partij welke de rechten verleent, aantonen, dat zij in staat is (zijn) te voldoen aan de technische en commerciële eisen welke worden gesteld op grond van de wetten en reglementen, gewoonlijk door die autoriteiten met betrekking tot exploitatie van commerciële luchttransportmaatschappijen toegepast.

Art. III.

(1) De vergoedingen welke elke Verdragsluitende Partij kan opleggen of doen opleggen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) der andere Verdragsluitende Partij voor het gebruik van luchthavens en andere faciliteiten mogen niet hoger zijn dan die, welke zouden worden betaald voor het gebruik van zodanige luchthavens en faciliteiten door haar eigen luchtvaartuigen, in gebruik op soortgelijke internationale luchtdiensten.

(2) Op motorbrandstof, smeeroliën en reservedelen, ingevoerd of aan boord van het luchtvaartuig genomen in het gebied van een Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, en welke uitsluitend bestemd zijn voor het gebruik door luchtvaartuigen van deze luchtvaartmaatschappij, zal voor wat betreft het heffen van douanerechten, inspectiekosten of andere rechten of taken, een niet minder gunstige behandeling worden toegepast als die welke van toepassing is op nationale luchtvaartmaatschappijen, die internationale luchtdiensten bedrijven, of op maatschappijen van de meest begunstigde natie.

(3) Alle luchtvaartuigen gebruikt op overeengekomen luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een Verdragsluitende Partij alsook motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, gewone uitrustingsstukken en proviand, welke aan boord blijven van zodanige luchtvaartuigen, zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke rechten of taken, zelfs wanneer zulke voorraden worden gebruikt of verbruikt door of op deze luchtvaartuigen op vluchten boven dat grondgebied.

Art. IV.

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un Etat tiers.

Art. V.

(1) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée ou la sortie de son territoire par les aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou régissant la manœuvre et la navigation desdits aéronefs, pendant qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire, s'appliqueront également aux aéronefs de toute(s) entreprise(s) désignée(s) par l'autre Partie Contractante.

(2) Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie de passagers, équipages ou marchandises des aéronefs (tels que ceux qui s'appliquent aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de santé) seront applicables aux passagers, équipages et marchandises des aéronefs des entreprises de transports désignées par l'autre Partie Contractante.

Art. VI.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à des ressortissants de l'autre Partie Contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'Article V ou cesse de satisfaire aux conditions sous lesquelles ont été accordés les droits aux termes du présent Accord et de son Annexe.

Art. VII.

(1) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu des frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service tels que la vitesse, et le degré de confort.

(2) Pour la fixation des tarifs, il faudra tenir compte des recommandations de l'Association internationale du Transport aérien.

(3) En l'absence d'une recommandation de l'Association prénommée, les entreprises de transports aériens belges et irlandaises se mettront d'accord sur les tarifs à appliquer sur les parcours communs sur les itinéraires de chaque entreprise, après consultation, si nécessaire, avec les entreprises de pays tiers desservant les mêmes routes, en tout ou en partie.

(4) Ces accords devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux pays.

(5) Si les entreprises de transports aériens ne peuvent s'entendre sur les tarifs, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes s'efforceront d'arriver à un arrangement satisfaisant.

(6) En dernière instance, il faudra avoir recours à l'arbitrage prévu à l'Article X du présent Accord.

Art. VIII.

(1) La capacité de transport offerte par les entreprises de transports aériens des Parties Contractantes exploitant des services convenus sera adaptée aux nécessités du trafic.

(2) Les parcours communs des entreprises désignées par les Parties Contractantes prendront en considération leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services aériens respectifs.

Art. IV.

Bewijzen van luchtvaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen, uitgereikt of geldig verklaard door een Verdragsluitende Partij, worden door de andere Verdragsluitende Partij voor wat de exploitatie van de overeengekomen diensten betreft, voor geldig erkend. Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich echter het recht voor, voor vluchten boven haar eigen grondgebied, de erkenning van bewijzen van geschiktheid en vergunningen, uitgereikt aan haar eigen onderdanen door een andere Staat, te weigeren.

Art. V.

(1) De wetten en voorschriften van elke Verdragsluitende Partij, betreffende de toelating in of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen, gebruikt in internationale luchtvaart, of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen gedurende het verblijf binnen haar grondgebied zullen van toepassing zijn op de luchtvaartuigen van de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en).

(2) De wetten en voorschriften van een Verdragsluitende Partij betreffende de toelating in of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of lading van luchtvaartuigen (zoals voorschriften, betreffende binnenkomst, het in- en uitklaren, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine) zullen op de passagiers, de bemanning en de lading van luchtvaartuigen van de door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van toepassing zijn.

Art. VI.

Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor de toelating tot exploiteren aan een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren of te schorsen, in elk geval waarin het niet voldoende is bewezen dat het overwegende eigendomsrecht en het daadwerkelijk toezicht van deze maatschappij berusten bij onderdanen van de andere Verdragsluitende Partij, of ingeval deze luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en reglementen als omschreven in Artikel V na te komen, of anderzijds ophoudt aan hare verplichtingen, waarvan de toekenning van de rechten overeenkomstig dit Akkoord en zijne Bijlage afhangt, te voldoen.

Art. VII.

(1) De tarieven zullen op een redelijk peil worden vastgesteld, waarbij in het bijzonder rekening zal gehouden worden met de exploitatiekosten, normale winsten en de kenmerkende eigenschappen van elke dienst, zoals maatstaven betreffende snelheid en comfort.

(2) Voor de vaststelling der tarieven zal er moeten rekening gehouden worden met de aanbevelingen van de International Air Transport Association.

(3) Bij ontstentenis van een aanbeveling van de voornoemde Associatie, zullen de Ierse en Belgische luchtvaartmaatschappijen zich akkoord stellen over de tarieven die moeten toegepast worden op de gemeenzame delen van de reiswegen van elke maatschappij, na raadpleging, zo nodig, van de luchtvaartmaatschappijen van andere landen, welke langs de gehele route of een gedeelte daarvan, diensten exploiteren.

(4) Dergelijke overeenkomsten moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten der beide Verdragsluitende Partijen.

(5) Indien de aangewezen maatschappijen er niet in slagen zich akkoord te stellen omtrent de tarieven, zullen de bevoegde luchtvaartautoriteiten van beide landen zich inspannen om een bevredigende oplossing te bereiken.

(6) In het uiterste geval zal een beroep gedaan worden op de arbitrage voorzien in Artikel X van dit Akkoord.

Art. VIII.

(1) De vervoercapaciteit ter beschikking gesteld door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen voor de exploitatie der overeengekomen luchtdiensten zal moeten aangepast zijn aan de behoeften van het luchtverkeer.

(2) Op gemeenzame routes moeten de luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen hun wederzijdse belangen in acht nemen opdat zij hun wederzijdse luchtdiensten niet ten onrechte zouden treffen.

Art. IX.

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale créée par la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

Art. X.

(1) Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes, sera soumis à l'arbitrage.

(2) Tout différend de ce genre sera communiqué au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui le tranchera.

(3) Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant toute autre personne ou organisme désigné par elles.

(4) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Art. XI.

(1) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis au présent Accord et à son Annexe et de leur exécution satisfaisante.

(2) Dans l'éventualité de l'entrée en vigueur de toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes, toute disposition du présent Accord ou de son Annexe qui serait contraire aux stipulations de cette Convention devra, le plus tôt possible, être modifiée et mise en concordance avec ces stipulations, par un échange de notes diplomatiques entre les Parties Contractantes.

(3) Si une des Parties Contractantes souhaite modifier une ou plusieurs dispositions du présent Accord ou de son Annexe, elle devra signifier cette modification à l'autre Partie Contractante. Les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes pourront se mettre d'accord directement au sujet de cette modification, qui devra être confirmée par un échange de notes diplomatiques entre les Parties Contractantes.

Art. XII.

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. La notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de la réception de ladite notification par l'autre Partie Contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie Contractante omet d'en assurer la réception, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Art. XIII.

(1) Le présent Accord sera ratifié et l'échange des instruments de ratification aura lieu à Dublin 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.

Fait à Bruxelles, le 10 septembre 1955, en double exemplaire, dans les langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la Belgique :

P.-H. SPAAK.

Pour l'Irlande :

Denis R. McDONALD.

Art. IX.

Deze Overeenkomst zal geregistreerd worden bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, opgericht door de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart ondertekend te Chicago op 7 december 1944.

Art. X.

(1) Geschillen betreffende de uitlegging of toepassing van dit Akkoord of van de Bijlage, welke niet door rechtstreeks overleg kunnen worden opgelost, zullen aan arbitrage worden onderworpen.

(2) Een geschil van dien aard zal aan de Raad van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie ter beslissing worden voorgelegd.

(3) Niettemin mogen de Verdragsluitende Partijen, bij gemeen overleg, het geschil bijleggen door het te onderwerpen hetzij aan een scheidsgerecht, hetzij aan om het even welke andere persoon of instelling door hen aangeduid.

(4) De Verdragsluitende Partijen verbinden zich, zich te houden aan de gegeven beslissing.

Art. XI.

(1) In een geest van nauwe samenwerking, zullen de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van tijd tot tijd onder elkaar overleg plegen ten einde de toepassing en de bevredigende uitvoering van de in dit Akkoord en zijn Bijlage vastgelegde principes te verzekeren.

(2) In het geval er een multilateraal verdrag dat bindend is voor beide Verdragsluitende Partijen van kracht zou worden, zal elke bepaling van dit Akkoord of van zijn Bijlage, die in strijd zou zijn met de bepalingen van dat verdrag, zo spoedig mogelijk gewijzigd worden ten einde in overeenstemming te worden gebracht met voornoemde bepalingen, en zulks bij middel van een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de Verdragsluitende Partijen.

(3) Indien een Verdragsluitende Partij het wenselijk acht een of meer bepalingen van dit Akkoord of zijn Bijlage te wijzigen moet zij deze wijziging aan de andere Verdragsluitende Partij betekenen, en zulke wijziging zal kunnen aangebracht worden bij middel van een bespreking tussen de bevoegde luchtvaartautoriteiten van de beide Verdragsluitende Partijen, gevolgd door een uitwisseling van diplomatische nota's welke de wijziging bevestigen.

Art. XII.

Elke Verdragsluitende Partij mag te allen tijde aan de andere Verdragsluitende Partij kennis geven van haar wens deze Overeenkomst op te zeggen. Tegelijkertijd moet de opzegging aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie medegedeeld worden. In dit geval zal onderhavige Overeenkomst ophouden van kracht te zijn twaalf maanden na de ontvangst van gezegde kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij deze kennisgeving bij gemeen overleg zou ingetrokken worden vooraleer deze termijn is verstreken. Indien de andere Verdragsluitende Partij de ontvangst van de kennisgeving niet bevestigt, zal de mededeling geacht worden te zijn ontvangen veertien dagen nadat de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie haar heeft ontvangen.

Art. XIII.

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

(2) Onderhavige Overeenkomst zal voorlopig in werking treden op de datum van hare ondertekening en definitief na de uitwisseling van de bekrachtigingsoorkonden.

(3) Indien de bekrachtigingsoorkonden niet binnen de twee jaar na de datum van de ondertekening worden uitgewisseld, kan een Verdragsluitende Partij een einde stellen aan de voorlopige toepassing van de Overeenkomst, mits een vooropzegging van zes maanden, schriftelijk aan de andere Verdragsluitende Partij overgemaakt.

Gedaan te Brussel, op 10 september 1955, in tweevoudig exemplaar in de Franse en in de Engelse taal, beide teksten hebbende dezelfde rechtskracht.

Voor België :

P.-H. SPAAK.

Voor Ierland :

Denis R. McDONALD.

ANNEXE.

1. Dans l'exploitation des services prévus aux tableaux I et II, la ou les compagnies désignées par chacune des Parties Contractantes, jouiront sur le territoire de l'autre des droits de survol et d'escale technique.

2. Dans l'exploitation des services prévus aux tableaux I et II, la ou les compagnies désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront également, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises conformément aux dispositions du présent Accord.

3. En ce qui concerne le service mentionné au § 1 du tableau I, il est convenu que les aéronefs belges survolant le territoire de l'Irlande, dans la direction de l'Est ou de l'Ouest, atterriront à l'aéroport de Shannon.

TABLEAU I.

Services belges.

1. Bruxelles via des points intermédiaires vers Shannon et au-delà dans les deux sens.
2. Bruxelles-Dublin dans les deux sens.

TABLEAU II.

Services irlandais.

1. Dublin-Bruxelles dans les deux sens.
2. Dublin-Manchester-Bruxelles-Düsseldorf et/ou Francfort, dans les deux sens.

BIJLAGE.

1. Bij de exploitatie van de in de tafels I en II omschreven diensten, zal (zullen) de door elke Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) in het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij het recht van overvliegen alsook het recht te landen, anders dan voor verkeersdoeleinden genieten.

2. Bij de exploitatie van de in de tafels I en II omschreven diensten, zal (zullen) de door elke Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) eveneens genieten, in het grondgebied van de andere, van het recht, in internationaal verkeer, passagiers, post en goederen op te nemen of af te zetten, overeenkomstig de bepalingen van onderhavige Overeenkomst.

3. Betreffende de in tabel I, § 1 vermelde luchtdienst is er overeengekomen dat Belgische luchtvaartuigen, welke over Iers grondgebied vliegen, hetzij oostwaarts of westwaarts op de luchthaven Shannon zullen landen.

TAFEL I.

Belgische diensten.

1. Brussel via tussenpunten naar Shannon en verder gelegen punten, in beide richtingen.
2. Brussel-Dublin, in beide richtingen.

TAFEL II.

Ierse diensten.

1. Dublin-Brussel, in beide richtingen.
2. Dublin-Manchester-Brussel-Düsseldorf en/of Frankfort, in beide richtingen.