

Chambre des Représentants

SESSION 1956-1957.

9 AVRIL 1957

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord relatif au transport aérien entre le Royaume de Belgique et la République Fédérale d'Allemagne et des lettres annexes, signés à Bonn, le 14 avril 1956.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS.

La conclusion d'un accord aérien avec la République Fédérale d'Allemagne s'imposait aussitôt que ce pays eut recouvré la souveraineté de l'air. En effet, tous les droits commerciaux de l'air, dont jouissaient les compagnies de transports aériens sur le territoire allemand, au moment de la restauration de la souveraineté de la République Fédérale d'Allemagne, et qui avaient été accordés par les pouvoirs occupants, devaient expirer le 4 mai 1956, soit un an après l'entrée en vigueur des accords mettant fin au régime d'occupation en Allemagne.

Par ailleurs, les deux Gouvernements étaient désireux de donner une base juridique aux relations aériennes entre leurs pays respectifs dès que ce serait possible. L'espace aérien allemand a toujours été d'une grande importance pour l'aviation civile belge. Déjà avant la guerre, la SABENA assurait un réseau de liaisons aériennes régulières entre la Belgique et l'Allemagne. Depuis la fin des hostilités, l'importance de l'Allemagne dans le domaine du transport aérien s'est encore accru tant en ce qui concerne les communications directes que pour les services en transit vers l'Europe centrale et le Proche et Moyen-Orient.

Après des pourparlers préalables entre experts en mai 1955, la négociation proprement dite, qui eut lieu à Bonn du 20 au 25 janvier 1956, aboutit à l'accord qui vous est soumis.

Cet accord est, quant au fond, du type classique des accords bilatéraux que la Belgique a conclus avec des pays adhérant à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944. Par contre, il présente, dans la forme, certaines divergences en comparaison des autres accords de ce genre. C'est ainsi que les itinéraires convenus ne sont pas énumérés, comme d'habitude, dans une annexe à l'accord, mais font l'objet d'un

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1956-1957.

9 APRIL 1957

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Duitse Bondsrepubliek en van de bijgevoegde brieven, ondertekend op 14 april 1956, te Bonn.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

Van zodra de Duitse Bondsrepubliek hare soevereiniteit in de lucht had teruggewonnen bleek het nodig met dit land een luchtvaartovereenkomst te sluiten. Inderdaad, al de commerciële landingsrechten, die door de luchtvaartmaatschappijen op het Duits grondgebied werden uitgeoefend op het ogenblik van het herstel van de soevereiniteit in de lucht van de Duitse Bondsrepubliek en die door de bezettingsmachten waren toegestaan, moesten op 4 mei 1956 komen te vervallen, hetzij één jaar na de inwerkingtreding van de verdragen welke een einde hebben gesteld aan de bezetting.

Anderzijds koesterden beide regeringen de wens een juridische basis te geven aan de luchtvaartbetrekkingen tussen hunne beide landen zo gauw zulks mogelijk was. De Duitse luchtruimte is steeds van groot belang geweest voor de Belgische burgerlijke luchtvaart. Reeds voor de oorlog verzekerde SABENA een netwerk van regelmatige luchtverbindingen tussen België en Duitsland. Sinds het einde der vijandelijkheden is het belang van Duitsland op luchtvaartgebied nog gegroeid, zowel voor wat de rechtstreekse verbindingen betreft als voor het transitverkeer naar Centraal Europa en het Nabije- en Midden-Oosten.

Na voorafgaandelijke besprekingen tussen luchtvaart-experten in mei 1955, had de eigenlijke onderhandeling plaats te Bonn van 20 tot 25 januari 1956, waaruit onderhavige overeenkomst is voortgesproten.

Deze overeenkomst is, wat de grond betreft, van het klassieke model der bilaterale overeenkomsten welke België heeft gesloten met landen die zijn toegetreden tot de Conventie betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, te Chicago, op 7 december 1944 ondertekend.

Daarentegen vertoont zij, naar de vorm, zekere afwijkingen in vergelijking met andere soortgelijke overeenkomsten. Aldus worden de overeengekomen reiswegen niet,

échange de notes distinct, ceci pour déferer au désir de l'autre Partie Contractante.

En ce qui concerne le trafic limité aux deux Etats voisins, la SABENA est autorisée à exploiter des services entre des points en Belgique d'une part, et Düsseldorf, Hambourg, Francfort-sur-Main, Munich, Cologne/Bonn et Stuttgart d'autre part, tandis que la compagnie allemande désignée a le droit d'exploiter des services entre des points en Allemagne, et Bruxelles et Anvers.

Pour ce qui est du transit, l'échange de notes prévoit de part et d'autre une ligne européenne et une ligne transcontinentale traversant l'autre Etat, avec le droit d'y embarquer ou d'y débarquer en trafic international (5^e liberté), en certains points, des passagers, des marchandises et du courrier :

La SABENA peut exploiter un itinéraire vers l'Autriche, via Düsseldorf, Francfort-sur-Main ou Stuttgart, et un autre, via Francfort-sur-Main, Nuremberg ou Cologne vers le Sud-Est européen, le Proche-Orient, la Turquie, l'Irak, l'Iran et au-delà.

La Deutsche Lufthansa peut exploiter, via Bruxelles et Anvers, une ligne entre l'Allemagne fédérale et des points en Grande-Bretagne et l'Irlande, et une autre, via Bruxelles, vers les Etats-Unis et le Canada.

Par ailleurs, l'accord autorise la SABENA à exploiter des services cargo entre la Belgique et Düsseldorf et Cologne/Bonn, et d'autres vers l'Autriche via des points en Allemagne. Il prévoit également la possibilité pour la SABENA d'organiser des services d'hélicoptères vers Cologne, Bonn, Duisbourg et Dortmund.

L'accord peut être considéré comme une bonne base juridique pour l'expansion du trafic aérien entre les deux pays voisins et des lignes belges et allemandes en transit traversant les territoires respectifs des Parties Contractantes. Son article 16 contient une clause compromissoire qui nécessite l'approbation des Chambres.

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

Le Ministre des Affaires étrangères,

P.-H. SPAAK.

Le Ministre des Communications,

E. ANSEELE.

Le Ministre du Commerce extérieur,

V. LAROCK.

zoals gewoonlijk, opgesomd in een bijlage van de overeenkomst, maar maken het voorwerp uit, zulks op verzoek van de andere Verdragsluitende Partij, van een afzonderlijke notautwisseling.

In zake het luchtverkeer beperkt tot de twee buurstaten verkrijgt SABENA het recht diensten in te richten tussen punten in België enerzijds, en tussen Düsseldorf, Hamburg, Frankfort a/M., Keulen/Bonn en Stuttgart anderzijds, terwijl de aangewezen Duitse luchtvaartmaatschappij het recht heeft diensten tussen punten in Duitsland en Brussel en Antwerpen te exploiteren.

In zake het transitverkeer wordt, in de notautwisseling aan beide zijden een Europese en een transcontinentale lijn voorzien welke door de andere Staat voert, met het recht er, in internationaal verkeer, passagiers, vracht en post op te nemen of af te zetten :

De SABENA mag een lijn naar Oostenrijk exploiteren via Düsseldorf, Frankfort a/M. of Stuttgart, en een andere, via Frankfort a/M., Nuremberg of Keulen naar Zuid-Oost Europa, het Nabije Oosten, Turkije, Irak, Iran en verder.

De Duitse Lufthansa mag via Brussel en Antwerpen een lijn inrichten tussen West-Duitsland en punten in Groot-Brittannië en Ierland en een andere, via Brussel, naar de Verenigde Staten en Canada.

Anderzijds machtigt de Overeenkomst SABENA vrachtdiensten in te richten tussen België en Düsseldorf en Keulen/Bonn en andere naar Oostenrijk via zekere punten in Duitsland. Zij voorziet ook de mogelijkheid voor SABENA heliportdiensten te exploiteren naar Keulen, Bonn, Duisburg en Dortmund.

De Overeenkomst mag beschouwd worden als een voortreffelijke juridische basis voor de uitbreiding van het luchtverkeer tussen de twee naburige landen en van het Belgische en Duitse transitverkeer doorheen de wederzijdse grondgebieden der Verdragsluitende Partijen. Haar artikel 16 bevat een scheidsrechterlijke clause die de goedkeuring van de Kamers noodzaakt.

Het is deze Overeenkomst, die moet bekrachtigd worden, die wij de eer hebben, Mevrouwen, Mijne Heren, aan uwe goedkeuring te onderwerpen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Buitenlandse Handel,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de la législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 31 janvier 1957, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'accord relatif au transport aérien entre le Royaume de Belgique et la République Fédérale d'Allemagne et des annexes, signés à Bonn, le 14 avril 1956 », a donné le 13 février 1957 l'avis suivant :

L'exposé des motifs fait à diverses reprises mention de la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA) et cite également la Deutsche Lufthansa comme entreprise autorisée à exploiter des services aériens internationaux sur les itinéraires déterminés par l'Accord. Cette autorisation n'est pas le fait de l'Accord soumis à l'approbation des Chambres, mais résulte d'une désignation à laquelle ont procédé les Parties contractantes, en exécution des articles 1^{er} et 3 de l'Accord. Il y a là une légère discordance entre l'exposé des motifs et l'Accord lui-même.

La chambre était composée de :

Messieurs : F. Lepage, conseiller d'Etat, président,
G. Holoye, G. Van Bunnin, conseillers d'Etat,
P. Coart-Fresart, P. Ansiaux, assesseurs de la section de législation,
J. Coolen, greffier adjoint, greffier.

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

Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur.

Le Greffier.

Le Président.

(s) J. COOLEN.

(s) F. LEPAGE.

Pour expédition délivrée au Ministre des Affaires étrangères.

Le 7 mars 1957.

Le Greffier du Conseil d'Etat.

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications, et de Notre Ministre du Commerce extérieur.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article unique.

L'accord relatif au transport aérien entre le Royaume de Belgique et la République fédérale d'Allemagne et les let-

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 31^e januari 1957 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Bondsrepubliek Duitsland en van de bijgevoegde brieven, ondertekend op 14 april 1956, te Bonn », heeft de 13^e februari 1957, het volgend advies gegeven :

De memorie van toelichting spreekt herhaaldelijk van de « Belgische Vennootschap tot Exploitatie van het Luchtverkeer » (SABENA) en vermeldt ook de Deutsche Lufthansa, als ondernemingen die gemachtigd zijn om in internationale luchtvaartdiensten over de in de Overeenkomst bepaalde reisweg te exploiteren. Deze machtiging volgt niet uit de overeenkomst die aan de Kamers ter goedkeuring is voorgelegd, maar uit een aanduiding welke de verdragsluitende partijen doen ter uitvoering van de artikelen 1 en 3 van de Overeenkomst. Hierin stemmen de memorie van toelichting en de tekst van de Overeenkomst niet geheel overeen.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : F. Lepage, raadsheer van State, voorzitter,
G. Holoye, G. Van Bunnin, raadsheren van State,
P. Coart-Fresart, P. Ansiaux, bijzitters van de afdeling wetgeving,
J. Coolen, adjunct-griffier, griffier.

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. Lahaye, auditeur.

De Griffier.

De Voorzitter.

(s) J. COOLEN.

(s) F. LEPAGE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Buitenlandse Zaken.

De 7^e maart 1957.

De Griffier van de Raad van State.

R. DECKMYN.

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 het Koninkrijk België en de Bondsrepubliek Duitsland en de bijgevoegde brieven,

tres annexes, signés à Bonn, le 14 avril 1956, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 15 mars 1957.

ondertekend op 14 april 1956, te Bonn, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 15 maart 1957.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken.

P.-H. SPAAK.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

Le Ministre du Commerce extérieur,

De Minister van Buitenlandse Handel,

V. LAROCK.

Accord relatif au transport aérien entre le Royaume de Belgique et la République Fédérale d'Allemagne

Le Royaume de Belgique et la République Fédérale d'Allemagne désirent régler les transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, sont convenus de ce qui suit :

Article premier.

Pour l'application du présent accord, à moins que le contexte n'en stipule autrement :

a) *L'expression autorités aéronautiques* signifie, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, le Ministre de Communications et de ce qui concerne la République Fédérale d'Allemagne, der Bundesminister für Verkehr ou dans les deux cas, toute personne ou autorité habilitée à assumer les fonctions exercées par eux;

b) *L'expression territoire* signifie, lorsqu'elle se rapporte à un Etat, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat;

c) *L'expression entreprise désignée* signifie une entreprise de transports aériens, que l'une des Parties Contractantes a désignée par écrit conformément à l'article 3 à l'autre Partie Contractante pour exploiter des services aériens internationaux sur les itinéraires convenus à l'article 2, § 2 de l'accord;

d) *L'expression service aérien* signifie tout service aérien régulier assuré par des aéronefs destinés au transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;

e) *L'expression service aérien international* signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus de deux ou plusieurs Etats;

f) *L'expression escale non commerciale* signifie une escale à toutes fins autres que celles d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

Article 2.

1) En vue de l'établissement de services aériens internationaux par les entreprises désignées, chaque Partie Contractante accorde à l'autre les droits suivants :

le droit de survol;

le droit d'escale non commerciale;

le droit d'entrée et de sortie en vue d'effectuer du trafic commercial international de passagers, de courrier et de marchandises, aux points de son territoire stipulés sur chaque itinéraire mentionné au § 2.

2) Les itinéraires sur lesquels les entreprises désignées de chaque Partie Contractante seront autorisées à exploiter des services aériens internationaux seront arrêtés dans un tableau des itinéraires à convenir par échange de notes diplomatiques.

Article 3.

1) L'exploitation des services aériens internationaux sur les itinéraires déterminés conformément à l'article 2, § 2 peut être commencée à tout moment, pour autant que :

a) la Partie Contractante, à qui les droits ont été octroyés, ait désigné par écrit l'entreprise qui exploitera les services;

b) la Partie Contractante qui octroie les droits, ait accordé à l'entreprise désignée l'autorisation de commencer l'exploitation des services.

2) La Partie Contractante qui accorde les droits, autorisera immédiatement l'exploitation des services aériens internationaux, sous réserve des stipulations des paragraphes 3 et 4 du présent article et de l'accord prévu à l'article 11.

3) Chaque Partie Contractante pourra demander à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par ses lois et règlements applicables à l'exploitation des services aériens internationaux.

(Vertaling.)

Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Duitse Bondsrepubliek

Het Koninkrijk België en de Duitse Bondsrepubliek, met het oog op het regelen van het luchtverkeer tussen hun grondgebieden en verdere landen, zijn als volgt overeengekomen :

Eerste artikel.

Tenzij in de tekst anders wordt bepaald, wordt in deze overeenkomst verstaan onder :

a) « *Luchtvaartautoriteiten* », wat betreft het Koninkrijk België, de Minister van Verkeerswezen, en wat betreft de Duitse Bondsrepubliek, der Bundesminister für Verkehr, of in beide gevallen iedere andere persoon of overheid die gemachtigd is tot het uitoefenen van de functies thans aan deze autoriteiten opgedragen;

b) « *Grondgebied* », wanneer het een Staat betreft, de grondgebieden en daaraan grenzende territoriale wateren die zich onder de soevereiniteit, de suzeriniteit, de bescherming of het mandaat van deze staat bevinden;

c) « *Aangewezen onderneming* », elke luchtvaartonderneming die een der Verdragsluitende Partijen bij schriftelijke kennisgeving aan de andere Verdragsluitende Partij overeenkomstig artikel 3 aangewezen heeft als de onderneming welke de internationale luchtdiensten, op de in artikel 2, § 2 omschreven reizen, zal exploiteren;

d) « *Luchtdienst* » een geregelde luchtdienst uitgevoerd door luchtvaartuigen bestemd voor openbaar vervoer en passagiers, post en goederen;

e) « *Internationale luchtdienst* » een luchtdienst welke door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat voert;

f) « *Landing voor niet-verkeersdoeleinden* » een landing gemaakt voor ieder ander doel dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, goederen of post.

Artikel 2.

1) Met het oog op het inrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen ondernemingen, verleent iedere Verdragsluitende Partij aan de andere hiernavolgende rechten :

het recht van overvliegen;

het recht van landing voor niet-verkeersdoeleinden, en het recht van binnenkomen en vertrek, met het oog op het vervoer voor handelsdoeleinden van passagiers, post en goederen, in internationaal verkeer, op de punten in haar grondgebied, die op elke in § 2 omschreven reisweg aangeduid zijn.

2) De reiswegen waarop de door elke der Verdragsluitende Partijen aangewezen ondernemingen internationale luchtdiensten zullen mogen exploiteren, worden in een tabel der reiswegen vastgesteld, welke overeengekomen wordt door uitwisseling van diplomatieke nota's.

Artikel 3.

1) Met de exploitatie van de, overeenkomstig artikel 2, § 2 overeengekomen internationale luchtdienst kan een aanvang genomen worden van zodra :

a) de Verdragsluitende Partij, aan wie de rechten toegekend werden, schriftelijk een luchtvaartonderneming voor het exploiteren van de diensten aangewezen heeft;

b) de Verdragsluitende Partij die de rechten toekent aan de aangewezen onderneming de machtiging verleent om het exploiteren der diensten aan te vangen.

2) Onder voorbehoud der bepalingen van de paragrafen 3 en 4 van dit artikel en van de regeling voorzien bij het artikel 11 zal de Verdragsluitende Partij die de rechten toekent onverwijld de toelating voor het exploiteren der internationale luchtdiensten verlenen.

3) Iedere Verdragsluitende Partij mag aan de door de andere verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartonderneming het bewijs vragen dat zij in staat is te voldoen aan de wetten en reglementen van de eerstgenoemde Partij welke voor het exploiteren der internationale luchtdiensten voorgeschreven worden.

4) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'exercice des droits accordés à l'article 2 de cet accord, lorsque cette entreprise n'est pas à même de fournir la preuve, sur demande, qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise appartiennent à des ressortissants ou à des sociétés de l'autre Partie Contractante ou à cette dernière.

Article 4.

1) Chaque Partie Contractante peut retirer l'autorisation accordée en conformité à l'article 3, § 2 ou en restreindre la portée, lorsque l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui accorde les droits, ou ne se conforme pas aux dispositions du présent accord ou lorsqu'elle ne remplit pas les obligations qui en découlent. Ceci vaut également quand la preuve prévue à l'article 3, § 4 n'est pas produite. Chaque Partie Contractante n'exercera ce droit qu'après consultation conformément à l'article 15, à moins qu'il ne s'avère nécessaire de suspendre immédiatement l'exploitation ou d'imposer des conditions en vue d'éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

2) Chaque Partie Contractante aura le droit par notification écrite adressée à l'autre Partie Contractante de remplacer une entreprise désignée par une autre. La nouvelle entreprise désignée bénéficiera des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

Article 5.

1) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée des aéronefs, affectés à la navigation aérienne internationale, dans son territoire ou leur sortie de son territoire, ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs à l'intérieur de son territoire s'appliquent aux aéronefs exploités par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée dans son territoire ou la sortie de son territoire des passagers, équipages, courrier ou marchandises tels que ceux qui s'appliquent aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine s'appliquent aux passagers, équipages, courrier ou marchandises des aéronefs de l'autre Partie Contractante pendant leur séjour sur son territoire.

Article 6.

Les taxes qui seront imposées sur l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques par les aéronefs de l'autre Partie Contractante, ne seront pas supérieures à celles imposées aux aéronefs nationaux.

Article 7.

1) Les aéronefs, y compris l'équipement et les pièces de rechange qui se trouvent à bord, employés par l'entreprise désignée par une Partie Contractante, qui entrent dans le territoire de l'autre Partie Contractante et qui en ressortent ou qui le traversent sont exempts de droits de douane et d'autres taxes perçus à l'importation, à l'exportation et au transit de marchandises.

2) Les pièces de rechange et d'équipement qui, sous régime douanier :

a) sont démontées ou débarquées des aéronefs visés au § 1^{er}, dans le territoire de l'autre Partie Contractante et y sont mises en dépôt;

b) sont importées à destination des entreprises visées au § 1^{er} dans le territoire de l'autre Partie Contractante et y sont mises en dépôt; sont exemptes des droits et taxes énumérés au § 1^{er}, quand, sous régime douanier, elles sont incorporées aux aéronefs précités ou y sont mises à bord d'une autre façon ou quand elles sont exportées du territoire de cette Partie Contractante d'une autre façon qu'à bord de ces aéronefs. La même franchise est accordée aux pièces de rechange et d'équipement qui, sous régime douanier, sont prélevées de dépôts analogues d'autres entreprises étrangères de transport aérien et qui sont incorporées dans lesdits aéronefs ou y sont mises à bord d'une autre façon.

3) Les carburants et huiles lubrifiantes se trouvant à bord des aéronefs visés au § 1^{er}, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, peuvent être consommés à bord de ces aéronefs, en franchise des droits et taxes énumérés au § 1^{er}, même sur la partie du

4) Iedere Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor aan de, door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartonderneming, de uitoefening der bij artikel 2 toegekende rechten te weigeren indien zij niet in staat is, desverlangend, het bewijs te leveren dat een belangrijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk beheer van deze maatschappij toebehoort aan onderdanen of ondernemingen van de andere Verdragsluitende Partij of aan deze zelf.

Artikel 4.

1) Iedere Verdragsluitende Partij mag de toelating, overeenkomstig artikel 3 § 2 verleend, intrekken of door voorwaarden beperken, indien de aangewezen onderneming zich niet voegt naar de wetten en reglementen der Verdragsluitende Partij die de rechten toekent, of zich niet houdt aan de voorwaarden van onderhavige overeenkomst, of de verplichtingen niet vervult die er uit voortvloeien. Dit is ook het geval wanneer het bewijs voorzien bij artikel 3 § 4 niet wordt geleverd. Tenzij het mocht blijken de exploitatie onmiddellijk te schorsen of voorwaarden op te leggen ter voorkoming van nieuwe inbreuken op de wetten en reglementen, zal elke Verdragsluitende Partij van dit recht slechts gebruik maken na raadpleging der andere Verdragsluitende Partij, overeenkomstig de bepaling van artikel 15.

2) Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht door schriftelijke kennisgeving aan de andere Verdragsluitende Partij de aanwijzing van een onderneming ongedaan te maken om deze te vervangen door een andere onderneming. De aldus aangewezen nieuwe onderneming geniet van dezelfde rechten en is onderworpen aan dezelfde verplichtingen als de onderneming die zij vervangt.

Artikel 5.

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

2) De wetten en reglementen van elke Verdragsluitende Partij, betreffende de toelating in of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning, post of goederen, zoals voorschriften betreffende het binnenkomen, het in en uitklaren, immigratie, paspoorten, quarantaine, zijn van toepassing op de passagiers, bemanning, post en goederen van luchtvaartuigen der andere Verdragsluitende Partij, gedurende hun verblijf op het grondgebied van eerstgenoemde Partij.

Artikel 6.

De vergoedingen welke opgelegd worden voor het verbruik van luchthavens en andere installaties dienstig voor de luchtvaart door de luchtvaartuigen van de andere Verdragsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan deze welke opgelegd worden aan haar eigen luchtvaartuigen.

Artikel 7.

1) De door de aangewezen onderneming van een Verdragsluitende Partij gebruikte luchtvaartuigen die in het gebied van de andere Verdragsluitende Partij binnenvliegen en het weder verlaten, of het overvliegen, met inbegrip van de zich aan boord bevindende normale uitrusting en de reservedelen: blijven vrijgesteld van douanerechten en andere rechten welke bij de uitvoer, de invoer of de doorvoer van goederen worden geheven.

2) Reservedelen en uitrustingsstukken welke, onder toezicht van de douane :

a) uit de in § 1 genoemde luchtvaartuigen gedemonteerd of afgeladen worden in het grondgebied der andere Verdragsluitende Partij en er opgeslagen worden;

b) op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij met bestemming voor de ander § 1 bedoelde ondernemingen ingevoerd en er worden opgeslagen, blijven vrijgesteld van de rechten en taksen opgesomd in § 1, wanneer zij onder toezicht van de douane in de voornoemde luchtvaartuigen gemonteerd worden, of op een andere wijze aan boord genomen worden, of wanneer zij uit het grondgebied van deze Verdragsluitende Partij weder uitgevoerd worden op een andere wijze dan aan boord van deze luchtvaartuigen. Dezelfde vrijstelling wordt verleend voor reservedelen en uitrustingsstukken welke uit desbetreffende opslagplaatsen van andere buitenlandse luchtvaartondernemingen worden genomen om in de voornoemde luchtvaartuigen gemonteerd of op een andere wijze aan boord genomen te worden.

3) Motorbrandstoffen en smeeroliën welke aan boord van in § 1 genoemde luchtvaartuigen in het gebied van de andere Verdragsluitende Partij worden ingevoerd, mogen aan boord van deze luchtvaartuigen onder vrijstelling van de rechten en taksen, opgesomd in § 1, verbruikt

vol comprise entre des points du territoire de cette Partie Contractante. Ceci vaut également pour les carburants et huiles lubrifiantes qui, sous régime douanier, sont importés et mis en dépôt dans le territoire de l'autre Partie Contractante pour l'approvisionnement des aéronefs précités.

Les carburants et huiles lubrifiantes non visés à l'alinéa précédent qui seront pris à bord de ces aéronefs, sous régime douanier, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, seront également admis en franchise des droits et taxes énumérés au § 1^{er}, lorsque ces produits seront consommés à bord desdits aéronefs, même sur la partie du vol comprise entre des points du territoire de cette Partie Contractante.

4) Les aliments et articles de consommation pris à bord des aéronefs visés au § 1^{er} destinés aux passagers et membres de l'équipage peuvent être consommés immédiatement à bord de ces aéronefs dans le territoire de l'autre Partie Contractante, en franchise des droits et taxes perçus sur les marchandises à l'entrée, la sortie et le transit, lorsque ces aéronefs transportent exclusivement des passagers de trafic international et peuvent rester sous surveillance douanière permanente aux escales.

5) Lorsque les marchandises énumérées au précédent paragraphe sont exemptes de taxes, elles échappent également aux interdictions et restrictions d'ordre économique les concernant à l'exportation, à l'importation et au transit.

Article 8.

1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences des membres d'équipages d'aéronefs délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, seront reconnus valables pendant la durée de leur validité par l'autre Partie Contractante.

2) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître valable pour la circulation aérienne au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante ou par un Etat tiers.

Article 9.

1) Les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront d'un traitement juste et égal dans l'exploitation des services déterminés à l'article 2, § 2.

2) En exploitant les services aériens internationaux sur les itinéraires déterminés à l'article 2, § 2, l'entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de l'autre Partie Contractante afin de ne pas nuire indument aux services aériens que cette entreprise assure sur tout ou partie des mêmes itinéraires.

3) Les services aériens internationaux desservant les itinéraires fixés à l'article 2, § 2, auront pour but principal d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande du trafic prévisible à destination ou en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise.

Le droit de cette entreprise d'assurer le transport entre des points d'un itinéraire fixés à l'article 2, § 2, situés dans le territoire de l'autre Partie Contractante et un troisième Etat sera exercé compte tenu du développement ordonné du trafic aérien international, afin que l'offre de transport soit adaptée :

- a) aux besoins de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) aux besoins de trafic existant dans les régions traversées compte tenu des services locaux et régionaux;
- c) aux nécessités d'une exploitation économique des services aériens internationaux en transit.

Article 10.

1) Les entreprises désignées communiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, au plus tard un mois avant le début d'exploitation des services sur les itinéraires convenus à l'article 2, § 2, le genre de l'exploitation, les types d'aéronefs et les horaires prévus. Il en sera de même pour les modifications ultérieures.

worden, zelfs op het deel van de vlucht die tussen landingspunten op het grondgebied van deze Verdragsluitende Partij plaats heeft. Dit geldt eveneens voor motorbrandstof en smeeroliën, die onder toezicht van de douane, voor de bevoorrading van deze luchtvaartuigen in het gebied der andere Verdragsluitende Partij ingevoerd en aldaar opgeslagen worden.

Motorbrandstof en smeeroliën in de vorige zinssnede niet vermeld, welke onder toezicht van de douane in het gebied der andere Verdragsluitende Partij aan boord genomen worden, zijn eveneens vrijgesteld van de in § 1 genoemde rechten en andere taksen, wanneer zij aan boord van deze luchtvaartuigen verbruikt worden en zelfs ook op het deel van de vlucht die tussen landingspunten van deze Verdragsluitende Partij plaats vindt.

4) De aan boord van in § 1 genoemde luchtvaartuigen ingevoerde voedings- en genotmiddelen, bestemd voor de passagiers en de bemanning, mogen in het gebied van de andere Verdragsluitende Partij onder vrijstelling van douanerechten en andere, bij de in-, uit- en doorvoer van goederen geheven rechten, voor direct verbruik aan boord worden uitgereikt, indien de luchtvaartuigen uitsluitend passagiers in internationaal verkeer vervoeren en bij tussenlandingen voortdurend door de douane kunnen worden bewaakt.

5) Voor zover de in de vorige paragraaf opgesomde goederen vrijgesteld zijn van rechten, zijn zij ook niet onderhevig aan de voor hen geldende economische voorschriften die er de in- uit of doorvoer van verbieden of beperken.

Artikel 8.

1) Bewijzen van luchtvaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen van de bemanning van een luchtvaartuig, uitgereikt of geldig verklaard door een Verdragsluitende Partij worden voor de duur van hun geldigheid als geldig aangezien door de andere Verdragsluitende Partij.

2) Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning van bewijzen van geschiktheid en vergunningen, uitgereikt aan haar eigen onderdanen door de andere Verdragsluitende Partij of door een andere staat te weigeren.

Artikel 9.

1) Aan de door ieder der Verdragsluitende Partijen aangewezen luchtvaartondernemingen dient op billijke en gelijke wijze gelegenheid te worden gegeven de exploitatie van elk van de diensten overeengekomen bij artikel 2 § 2 uit te oefenen.

2) Bij de exploitatie van de internationale luchtdiensten op de bij artikel 2 § 2 overeengekomen reizen dient de aangewezen onderneming van een Verdragsluitende Partij rekening te houden met de belangen van de onderneming door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen opdat de luchtdiensten die door deze laatste geheel of gedeeltelijk, op dezelfde routes worden geëxploiteerd, niet onredelijk zouden getroffen worden.

3) De internationale luchtdiensten ingericht op de bij artikel 2, § 2 overeengekomen reizen hebben voornamelijk ten doel een transportvermogen te verschaffen dat beantwoordt aan de te verwachten vraag naar verkeer naar en van het gebied van de Verdragsluitende Partij die de onderneming aangewezen heeft.

Het recht van deze onderneming om vervoer te verzekeren tussen punten van een reisweg vastgelegd bij artikel 2, par. 2, gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, en derde landen, dient in het belang van een ordelijke ontwikkeling van het internationaal luchtverkeer op een zulke wijze te worden uitgeoefend dat het aangeboden transportvermogen aangepast is :

- a) aan de vraag naar vervoersgelegenheid van en naar het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de onderneming heeft aangewezen;
- b) aan de verkeersbehoeften die zouden bestaan in de gebieden waarover de luchtlijn voert, nadat rekening is gehouden met de bestaande plaatselijke en regionale diensten;
- c) aan de eisen welke de economische exploitatie van doorgaand luchtverkeer stelt.

Artikel 10.

1) De aangewezen luchtvaartondernemingen delen aan de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, ten laatste een maand voor de aanvang van de exploitatie der luchtdiensten op de in artikel 2, § 2 overeengekomen luchtwegen, de wijze van exploitatie, het type van de gebruikte luchtvaartuigen alsook de voorzienen dienstregeling mede. Dit geldt ook voor latere wijzigingen.

2) Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes fourniront, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante tous renseignements périodiques ou autres données statistiques de l'entreprise désignée qui peuvent être raisonnablement demandés en vue du contrôle des services aériens internationaux déterminés à l'article 2 § 2. Ces données devront comprendre les informations nécessaires à l'appréciation du volume du trafic de l'entreprise désignée en passagers et en marchandises, sur les itinéraires fixés à l'article 2 § 2 du présent accord, dans le territoire de la Partie Contractante, et pour l'appréciation du volume de ce trafic à destination d'autres pays.

Article 11

1) Les tarifs passagers et fret applicables sur les itinéraires convenus à l'article 2 § 2 seront fixés compte tenu de tous les éléments d'appréciation, tels que les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques particulières des différents itinéraires ainsi que les tarifs appliqués par les autres entreprises qui desservent tout ou partie du même itinéraire. Ils seront fixés de la façon suivante.

2) Les tarifs seront, si possible, établis de commun accord par les entreprises désignées intéressées pour chacun des itinéraires. A cette fin, les entreprises désignées se conformeront aux décisions qui auront pu être prises en suivant la procédure de tarification de l'Association internationale du Transport Aérien (IATA) ou bien s'efforceront de se mettre si possible directement d'accord entre elles après consultation de toutes entreprises de transport aérien d'Etats tiers qui desservent tout ou partie du même itinéraire.

3) Les tarifs fixés de la sorte seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante au moins trente jours avant la date de l'entrée en vigueur envisagée. Dans des cas particuliers, cette période peut être abrégée si les autorités aéronautiques sont d'accord.

4) Si un accord ne se fait pas en conformité du § 2 entre les entreprises désignées, ou si une Partie Contractante ne donne pas son accord sur les tarifs qui lui sont soumis pour approbation, conformément au § 3, les autorités aéronautiques fixeront de commun accord les tarifs des itinéraires ou parties d'itinéraires pour lesquels il n'existe pas d'entente.

5) Si les autorités aéronautiques des Parties Contractantes ne peuvent s'entendre comme prévu au § 4, l'article 16 sortira ses effets. Aussi longtemps que la sentence arbitrale n'est pas prononcée, la Partie Contractante, qui ne s'est pas déclarée d'accord, a le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs antérieurement en vigueur.

Article 12

Si une convention générale multilatérale approuvée par les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de la convention multilatérale sont prépondérantes. Des consultations ayant pour objet de déterminer dans quelle mesure la convention multilatérale abroge, modifie ou complète le présent accord, pourront avoir lieu suivant la procédure prévue à l'article 15 du présent accord.

Article 13.

L'une ou l'autre des entreprises désignées par les Parties Contractantes pourra, sur les aéroports et dans les villes de l'autre Partie Contractante ou elle désire établir une représentation propre entretenir et occuper son propre personnel pour ses affaires. Dans la mesure où une entreprise désignée renonce à organiser ses propres services dans les aéroports de l'autre Partie Contractante, les activités en question seront confiées selon les possibilités au personnel des aéroports ou de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante.

Article 14.

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront fréquemment afin de régler en étroite collaboration tout ce qui concerne l'application et l'interprétation du présent accord.

Article 15.

1) Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation pour débattre l'application, l'interprétation ou la modification du présent accord ou du tableau des itinéraires aériens. Cette consultation commencera dans un délai de deux mois à compter du jour de réception de la demande.

2) De luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen zullen op verzoek aan de luchtvaartautoriteiten der andere Verdragsluitende Partijen de normale of andere statistische gegevens van de aangewezen onderneming bezorgen, die redelijkerwijze kunnen gevraagd worden met het oog op het toezicht op de bij artikel 2, § 2 overeengekomen luchtdiensten. Deze gegevens moeten de nodige inlichtingen bevatten die toelaten de omvang van het verkeer in passagiers en goederen van de aangewezen onderneming, op de bij artikel 2, § 2 van onderhavig akkoord vastgelegde reismwegen, in het grondgebied van de Verdragsluitende Partij na te gaan alsook voor het beoordelen van de omvang van het verkeer naar andere landen.

Artikel 11.

De tarieven die op de bij artikel 2, § 2 overeengekomen lijnen voor passagiers en goederen van toepassing zijn, worden met inachtneming van alle factoren, zoals de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen der verscheidene lijnen evenals de tarieven toegepast door andere maatschappijen, die dezelfde lijnen geheel of gedeeltelijk exploiteren, vastgesteld. De vaststelling ervan zal op de volgende wijze geschieden:

2) Zo mogelijk worden de tarieven door overeenstemming tussen de betrokken aangewezen ondernemingen vastgesteld voor elk der reismwegen. Hierbij dienen de aangewezen ondernemingen zich te richten naar de beslissingen die kunnen getroffen worden op grond van de procedure voor vaststelling der tarieven van de Internationale Vereniging voor Luchtvervoer I.A.T.A. ofwel zullen zij zich zo mogelijk rechtstreeks onder elkaar verstaan, na raadpleging van alle luchtvaartmaatschappijen van derde landen die geheel of gedeeltelijk dezelfde reismroute exploiteren.

3) De aldus vastgestelde tarieven moeten aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide partijen, ten minste 30 dagen voor hun in werkingtreding worden voorgelegd. In bijzondere gevallen kan deze termijn verkort worden, indien de luchtvaartautoriteiten het daarvoor eens zijn.

4) Komt tussen de aangewezen maatschappijen een akkoord als bedoeld in § 2 niet tot stand, of verklaart een Verdragsluitende Partij zich met de haar, ingevolge § 3 ter goedkeuring voorgelegde tarieven niet akkoord, dan moeten de luchtvaartautoriteiten de tarieven der reismwegen of gedeelten van reismwegen, waarover geen overeenstemming bestaat, bij overeenkomst, vaststellen.

5) Indien tussen de luchtvaartautoriteiten van beide verdragsstaten een akkoord als bedoeld in § 4 niet tot stand komt dan zullen de bepalingen van artikel 16 van toepassing zijn.

Zolang de scheidsrechterlijke uitspraak niet werd uitgesproken heeft de Verdragsluitende Partij die haar goedkeuring niet verleent, het recht, van de andere Verdragsluitende Partij, de instandhouding van het voordien van kracht zijnde tarief te eisen.

Artikel 12.

Indien een, door beide Verdragsluitende Partijen aanvaarde multilaterale luchtvaartovereenkomst in werking treedt, dan hebben de bepalingen van die overeenkomst de voorrang. Raadplegingen, met het doel vast te stellen in hoeverre een multilaterale overeenkomst de onderhavige overeenkomst opheft, wijzigt of aanvult vinden overeenkomstig artikel 15 plaats.

Artikel 13.

Iedere door een Verdragsluitende Partij aangewezen onderneming mag op de luchthavens en in de steden van de andere Verdragsluitende Partij waar zij haar eigen vertegenwoordiging wenst te vestigen, haar eigen personeel voor hare werkzaamheden onderhouden en te werk stellen. Voorzover een aangewezen onderneming er van afziet haar eigen diensten op de luchthaven der andere Verdragsluitende Partij in te richten, dient zij in de mate van het mogelijke de in aanmerking komende werkzaamheden toe te vertrouwen aan het personeel van de luchthavens of van de aangewezen onderneming van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 14.

Ten einde een enge samenwerking tot stand te brengen ten aanzien van alle aangelegenheden die de toepassing en de uitlegging van onderhavige overeenkomst raken, zullen de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen elkaar geregeld raadplegen.

Artikel 15.

1) Elke Verdragsluitende Partij kan op elk ogenblik een raadpleging vragen, ter bespreking van de toepassing, de interpretatie of de wijziging van onderhavige Overeenkomst of van de tabel der luchtwegen. Dit overleg begint binnen een tijdperk van twee maanden na de ontvangst van het daartoe ingediend verzoek.

2) Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter au présent accord, entreront en vigueur suivant la procédure prévue à l'article 20.

3) Les modifications apportées au tableau des itinéraires aériens entreront en vigueur aussitôt après l'approbation par échange de notes diplomatiques conformément à l'article 2, § 2.

Article 16.

1) Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord ne pourrait pas être réglé conformément aux articles 14 ou 15, soit entre les autorités aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis, sur demande d'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

2) Le tribunal arbitral sera constitué dans chaque cas comme suit : chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre : ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme président. Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'une des deux Parties Contractantes a proposé le règlement arbitral du litige, les arbitres n'ont pas été désignés, ou si dans le cours du mois suivant les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un président, chaque Partie Contractante pourra demander au président de la Cour Internationale de Justice de procéder aux désignations nécessaires. Sa décision engage les Parties Contractantes.

3) Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties Contractantes n'en disposent autrement, il établit lui-même ses règles de procédure et détermine son siège.

4) Chacune des Parties Contractantes prend à sa charge l'indemnité à allouer à son arbitre, ainsi que la moitié des autres frais.

5) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance, ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant considéré comme définitive.

Article 17.

Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment dénoncer le présent accord. L'accord cessera d'être en vigueur un an après la date de réception de la notification de dénonciation par l'autre Partie Contractante, à moins que les deux Parties Contractantes ne conviennent de retirer la notification de dénonciation avant l'expiration de ce délai.

Article 18.

Le présent accord, toutes les modifications qui y seraient apportées et les notes échangées conformément à l'article 2, § 2 et à l'article 15, § 3, seront adressés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale aux fins d'enregistrement.

Article 19.

Le présent accord remplace et abroge tous accords antérieurs conclus entre les Parties Contractantes, relatifs aux transports aériens internationaux.

Article 20.

Le présent accord sera ratifié et l'échange des instruments de ratification aura lieu à Bruxelles le plus tôt possible. Il entrera en vigueur un mois après l'échange des instruments de ratification.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires des deux Parties ont signé le présent accord.

FAIT à Bonn, le 14 avril 1956, en double exemplaire, dans les langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume de Belgique :

(s.) de GRUBEN.

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

(s.) HALLSTEIN.

2) Overeengekomen wijzigingen aan onderhavige Overeenkomst worden van kracht door middel van de in artikel 20 bepaalde procedure.

3) Wijzigingen van de tabel der reizen worden van kracht zodra zij door uitwisseling van diplomatieke nota's als bedoeld in artikel 2, § 2 overeengekomen zijn.

Artikel 16.

1) Voorzover een meningsverschil omtrent de toepassing of uitlegging van onderhavige Overeenkomst niet kan worden bijgelegd hetzij volgens de artikelen 14 of 15, hetzij tussen de regeringen der beide Verdragssluitende Partijen, dient het op verzoek van een Verdragssluitende Partij aan een scheidsrechter te worden onderworpen.

2) Het scheidsgerecht wordt naar gelang het geval derwijze samengesteld dat iedere Verdragssluitende Partij een scheidsrechter benoemt en deze scheidsrechters zich onder elkaar verstaan om een onderdaan van een derde Staat als voorzitter aan te duiden. Indien deze scheidsrechters niet binnen het verloop van twee maanden benoemd worden, nadat een Verdragssluitende Partij haar inzicht, beroep te doen op een scheidsgerecht, heeft te kennen gegeven, of indien de scheidsrechters niet binnen het verloop van een daarop volgende maand tot overeenstemming kunnen geraken betreffende de aanduiding van een voorzitter, dient aan de president van het Internationaal Hof van Justitie te worden verzocht de nodige benoemingen te verrichten. Zijn beslissing is voor de Verdragssluitende Partijen bindend.

3) Het Scheidsgerecht neemt een beslissing bij meerderheid van stemmen, indien het er niet in slaagt het meningsverschil in der minne te regelen. Voorzover de Verdragssluitende Partijen niets anders overeenkomen, regelt het de beginselen inzake zijn werkwijze zelf en bepaalt het zijn zetel.

4) Elke Verdragssluitende Partij draagt de kosten voor de werkzaamheden van haar scheidsrechter alsook de helft van de overige kosten.

5) De Verdragssluitende Partijen verbinden zich om de voorlopige maatregelen die in de loop van het rechtsgeding worden bevolen alsmede de scheidsrechterlijke uitspraak, die definitief is, na te komen.

Artikel 17.

Iedere Verdragssluitende Partij kan ten alle tijden deze Overeenkomst opzeggen. Onderhavige Overeenkomst houdt op van kracht te zijn één jaar na ontvangst van de opzegging door de andere Verdragssluitende Partij, tenzij de Verdragssluitende Partijen overeenkomen de opzegging voor het verstrijken van deze termijn in te trekken.

Artikel 18.

Onderhavige Overeenkomst, al de wijzigingen welke er worden aangebracht, alsook de overeenkomstig artikel 2, § 2 en artikel 15, § 3 uitgewisselde nota's worden ter registratie aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie medegedeeld.

Artikel 19.

Onderhavige Overeenkomst vervangt en vernietigt alle tussen de Verdragssluitende Partijen voordien afgesloten overeenkomsten betreffende internationaal luchtverkeer.

Artikel 20.

Onderhavige Overeenkomst zal bekrachtigd worden en de uitwisseling van de bekrachtigingsoorkonden zal zodra mogelijk te Brussel plaats vinden. Zij wordt van kracht één maand na de uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden.

TER OORKONDE waarvan de gevolgmachtigden der beide Verdragssluitende Partijen onderhavige overeenkomst hebben getekend.

GEDAAN te Bonn op 14 april 1956, in tweevoud, in de Franse en de Duitse taal, beide teksten hebbende dezelfde rechtskracht.

Voor het Koninkrijk België.

(get.) de GRUBEN.

Voor de Duitse Bondsrepubliek,

(get.) HALLSTEIN.

(Traduction.)

LE SECRETAIRE D'ETAT
AUX AFFAIRES ETRANGERES.

Bonn, 14 avril 1956.

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à l'article 2, § 2 de l'accord relatif aux transports aériens entre la République Fédérale d'Allemagne et le Royaume de Belgique qui a été signé à Bonn le 14 avril 1956.

Au cours des négociations relatives à cet accord, il a été convenu que les services aériens seront exploités sur les itinéraires fixés dans le tableau des itinéraires suivants :

TABLEAU DES ITINERAIRES.

I. — Itinéraires qui peuvent être exploités par les entreprises désignées de la République Fédérale.

(Vertaling.)

DE STAATSSECRETARIS
VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Bonn, 14 april 1956.

Mijnheer de Ambassadeur,

Ik heb de eer te verwijzen naar het artikel 2, § 2 van de op 14 april 1956 te Bonn ondertekende luchtvaartovereenkomst tussen de Duitse Bondsrepubliek en het Koninkrijk België.

Bij de onderhandelingen, die in verband met de voornoemde overeenkomst gevoerd werden, is overeenstemming bereikt dat luchtdiensten op de reizen der hiernavolgende tabel zullen mogen uitgevoerd worden :

TABEL DER LUCHTWEGEN.

I. — Luchtdiensten, die door de aangewezen ondernemingen van de Duitse Bondsrepubliek uitgevoerd worden.

1	2	3	4
Points de départ Vertrekpunten	Points intermédiaires Tussenlandingspunten	Points dans le territoire du Royaume de Belgique Punten in het gebied van het Koninkrijk België	Points au delà Verder gelegen punten
1. Points dans la République Fédérale d'Allemagne	—	Bruxelles et/ou Anvers Brussel en/of Antwerpen	—
1. Punten in de Duitse Bondsrepubliek	—		
2. Points dans la République Fédérale d'Allemagne	—	Bruxelles et/ou Anvers	Points en Grande-Bretagne et/ou Irlande et/ou Islande
2. Punten in de Duitse Bondsrepubliek	—	Brussel en/of Antwerpen	Punten in Groot-Brittannië en/of Ierland en/of IJsland.
3. Points dans la République Fédérale d'Allemagne	—	Bruxelles	Via des points intermédiaires vers des points aux Etats-Unis d'Amérique et/ou au Canada, en direction du Japon et/ou de l'Australie, et/ou des points au delà (*)
3. Punten in de Duitse Bondsrepubliek	—	Brussel	Via tussenlandingspunten in de Vere- nigde Staten van Amerika of Kanada in de richting van Japan of Australië of naar verder gelegen punten (*)

II. — Itinéraires qui peuvent être exploités
par les entreprises du Royaume de Belgique.

II. — Luchtdiensten die door de aangewezen Maatschappij
van het Koninkrijk België uitgevoerd worden.

1	2	3	4
Points de départ Vertrekpunten	Points intermédiaires Tussenlandingspunten	Points dans le territoire de la République fédérale d'Allemagne Punten in het gebied der Duitse Bondsrepubliek	Points au delà Verder gelegen punten
a) Transports de passagers, de mar- chandises et de courrier :			
a) Personen-, vracht- en postvervoer :			
1. Points en Belgique	—	Düsseldorf et/ou Hambourg	—
1. Punten in België	—	Düsseldorf en/of Hamburg	—
2. Points en Belgique	—	Francfort/M. et/ou Munich	—
2. Punten in België	—	Frankfurt/M en/of München	—
3. Points en Belgique	—	Cologne/Bonn	—
3. Punten in België	—	Keulen/Bonn	—
4. Points en Belgique	Luxembourg	Stuttgart	—
4. Punten in België	Luxembourg	Stuttgart	—
5. Points en Belgique	—	Düsseldorf et/ou Francfort/M. et/ou Stuttgart (mais pas plus de 2 points dans la République Fédérale)	Points en Autriche
5. Punten in België	—	Düsseldorf en/of Frankfurt/M en/of Stuttgart (evenwel niet meer dan 2 punten in de Bondsrepubliek)	Punten in Oostenrijk

(*) Mais pas plus de deux points dans les Etats-Unis d'Amérique et de deux points au Canada, pas plus tôt que le 1^{er} avril 1957 à l'exception des itinéraires vers New-York et un point au Canada.

(*) Niet meer dan telkenmale 2 punten in de Verenigde Staten van Amerika en 2 punten in Kanada, niet vroeger dan vanaf 1 april 1957 met uitzondering der diensten naar New York en één punt in Kanada.

1	2	3	4
Points de départ Vertrekpunten	Points intermédiaires Tussenlandingspunten	Points dans le territoire de la République Fédérale d'Allemagne Punten in het gebied der Duitse Bondsrepubliek	Points au delà Verder gelegen punten
6. Points en Belgique	—	Cologne/Bonn et/ou Francfort/M. et/ou Nuremberg (mais pas plus de 2 points dans la République Fédérale)	Points dans le Sud-Est de l'Europe et/ou points dans le Proche-Orient et/ou en Turquie et/ou en Irak et/ou en Iran, en direction du Japon et/ou de l'Australie et/ou des points au delà
6. Punten in België	—	Keulen/Bonn en/of Frankfort/M en/of Nürnberg (evenwel niet meer dan 2 punten in de Bondsrepubliek)	Punten in Zuid-Oost Europa en/of in het nabije Oosten en/of Turkije en/of Irak en/of Iran in de richting Japan en/of Australië en/of verder gelegen punten
b) <i>Transports de marchandises :</i> b) <i>Vrachtvervoer :</i>			
7. Points en Belgique	—	Düsseldorf et/ou Cologne/Bonn et/ou Stuttgart (mais pas plus de 2 points dans la République Fédérale)	Points en Autriche
7. Punten in België	—	Düsseldorf en/of Keulen/Bonn en/of Stuttgart (evenwel niet meer dan 2 punten in de Bondsrepubliek)	Punten in Oostenrijk
8. Points en Belgique	—	Düsseldorf et/ou Cologne/Bonn	—
8. Punten in België	—	Düsseldorf en/of Keulen/Bonn	—
c) <i>Transports par Hélicoptères :</i> c) <i>Helicopterdiensten :</i>			
9. Points en Belgique	Pays-Bas	Cologne et/ou Bonn et/ou Duisburg et/ou Dortmund	—
9. Punten in België	Nederland	Keulen en/of Bonn en/of Duisburg en/of Dortmund	—

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne donne son agrément aux tableaux des itinéraires qui précèdent.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement belge peut également donner son agrément à ces tableaux. Dans l'affirmative la présente lettre et votre réponse seront considérées comme constituant un accord entre les deux Gouvernements.

Agréez, je vous prie, Monsieur l'Ambassadeur l'assurance de ma parfaite considération.

(s.) HALLSTEIN.

Son Excellence
l'Ambassadeur de Belgique,
M. le Baron de Gruben,
à BONN.

AMBASSADE DE BELGIQUE.

Bonn, le 14 avril 1956.

Monsieur le Secrétaire d'Etat.

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre de ce jour qui en traduction française est conçue comme suit :

(Suit le texte de la lettre du Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères.)

En réponse, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement belge donne son agrément aux dispositions contenues dans votre lettre. Cette lettre ainsi que ma réponse seront en conséquence considérées comme constituant un accord entre les deux Gouvernements.

Je saisis l'occasion, Monsieur le Secrétaire d'Etat, de vous renouveler l'assurance de ma très haute considération.

(signé) Baron de GRUBEN.

Son Excellence
Monsieur le professeur Hallstein,
Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères,
BONN

Ik heb de eer U ter kennis te brengen dat de Regering van de Duitse Bondsrepubliek verklaart met de voorafgaande tabel der reiswegen in te stemmen.

Ik zou U dankbaar zijn indien U mij liet weten of de Belgische Regering deze tabel der reiswegen eveneens aanvaardt. In het bevestigend geval zullen deze Nota en Uw antwoord als een overeenkomst tussen onze Regeringen worden beschouwd.

Gelieve, Mijnheer de Ambassadeur, de hernieuwde verzekering mijner bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

(get.) HALLSTEIN.

Zijne Excellentie,
de Ambassadeur van België,
de Heer Baron de Gruben,
te BONN.

(Vertaling).

AMBASSADE VAN BELGIE.

Bonn, 14 april 1956.

Mijnheer de Secretaris van Staat.

Ik heb de eer de ontvangst te bevestigen van Uw brief van heden, waarvan de inhoud, in het Frans vertaald, luidt als volgt :

(De tekst van de brief van de Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken volgt.)

In antwoord hierop heb ik de eer U mede te delen dat de Regering van het Koninkrijk België hare instemming betuigt met de beschikkingen welke Uw brief bevat. Uw brief en mijn antwoord worden bijgevolg als een overeenkomst tussen onze Regeringen beschouwd.

Gelieve, Mijnheer de Secretaris van Staat, de hernieuwde verzekering van mijn bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

Baron de GRUBEN.

Zijne Excellentie
de Heer Professor Hallstein,
Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
BONN.