

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord aérien entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République Islamique du Pakistan et de l'annexe, signés à Karachi, le 4 juillet 1958.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Accord conclu à Karachi le 4 juillet 1958, entre les Gouvernements belge et pakistanais, a pour but de donner une base juridique aux relations aériennes entre les deux pays.

Il autorise la Sabena à exploiter les services aériens suivants, dans les deux directions, et d'effectuer régulièrement des escales commerciales au Pakistan, aux points spécifiés :

1) Bruxelles — point ou points en Europe — points dans le Moyen-Orient, y compris la Turquie — points sur le Golfe Persique ou en Iran — Karachi et des points au-delà.

2) Tous autres itinéraires qui pourraient être convenus ultérieurement de commun accord entre les Parties Contractantes.

De son côté, la compagnie pakistanaise pourra exploiter l'itinéraire suivant, dans les deux directions, et effectuer régulièrement des escales commerciales en territoire belge aux points spécifiés :

1) Karachi — points sur le Golfe Persique ou en Iran, points dans le Moyen-Orient, y compris la Turquie — point ou points en Europe — Bruxelles et des points au-delà.

2) Tous autres itinéraires qui pourraient être convenus ultérieurement de commun accord entre les Parties Contractantes.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Islamitische Republiek Pakistan en van de bijlage, ondertekend op 4 juli 1958, te Karachi.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het Akkoord dat op 4 juli 1958, te Karachi afgesloten werd tussen de Regeringen van België en Pakistan, heeft tot doel het luchtverkeer tussen beide landen op juridische grondslag te regelen.

Krachtens dit Akkoord is het de Sabena toegelaten de volgende luchtvaartlijnen in beide richtingen te exploiteren en voor handelsdoeleinden regelmatig in Pakistan te landen in de hierna omschreven punten :

1) Brussel — punt of punten in Europa — punten in het Midden-Oosten met inbegrip van Turkije — punten aan de Perzische Golf of in Iran — Karachi en verder gelegen punten.

2) Alle andere luchtroutes waaromtrent men later bij gemeenschappelijk overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen zou overeenkomen.

Van haar kant, zal de Pakistanese luchtvaartmaatschappij volgende lijn in beide richtingen mogen uitbaten en voor handelsdoeleinden regelmatig op Belgisch grondgebied mogen landen in de hierna omschreven punten :

1) Karachi — punten aan de Perzische Golf of in Iran — punten in het Midden-Oosten, met inbegrip van Turkije — punt of punten in Europa — Brussel en verder gelegen punten.

2) Alle andere luchtroutes waaromtrent men later bij gemeenschappelijk overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen zou overeenkomen.

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. Etant donné que l'article XI prévoit une clause compromissoire, l'approbation des Chambres est requise. C'est cet Accord, sujet à ratification, que nous avons l'honneur, Mesdames, Messieurs, de soumettre à présent à votre approbation.

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. WIGNY.

Le Ministre des Communications,

P. W. SEGERS.

Le Ministre du Commerce extérieur,

J. VAN OFFELEN.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 8 septembre 1959, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'accord aérien entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République Islamique du Pakistan et de l'annexe, signés à Karachi, le 4 juillet 1958 », a donné le 28 septembre 1959 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observations.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président,

L. Moureau et G. Holoye, conseillers d'Etat,

L. Frédéricq et J. Limpens, assesseurs de la section de législation,

C. Rousseaux, greffier adjoint, greffier.

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

Le rapport a été présenté par M. J. Coolen, substitut.

Le Greffier,

Le Président,

(s.) C. ROUSSEAU.

(s.) J. SUETENS.

Pour expédition délivrée au Ministre des Affaires étrangères.

Le 30 septembre 1959.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.

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

Dit Akkoord is opgesteld volgens het voor dergelijke akkoorden gebruikelijke type. Aangezien artikel XI een arbitrage-bepaling voorziet, is de goedkeuring van de Kamers vereist. Wij hebben thans de eer, Mevrouwen, Mijne Heren, U dit Akkoord, onderworpen aan de bekrachtigingsprocedure ter goedkeuring voor te leggen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Buitenlandse Handel,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 8^e september 1959 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Islamitische republiek Pakistan en van de bijlage, ondertekend op 4 juli 1958, te Karachi », heeft de 28^e september 1959 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Suetens, eerste-voorzitter,

L. Moureau en G. Holoye, raadsheren van State,

L. Frédéricq en J. Limpens, bijzitters van de afdeling wetgeving,

C. Rousseaux, adjunct-griffier, griffier.

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. Coolen, substituit.

De Griffier,

De Voorzitter,

(get.) C. ROUSSEAU.

(get.) J. SUETENS.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Buitenlandse Zaken.

De 30 september 1959.

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 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 aérien entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République Islamique du Pakistan et l'annexe, signés à Karachi, le 4 juillet 1958, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 13 octobre 1959.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN Wij :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Buitenlandse Handel, zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

De luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Islamitische Republiek Pakistan en de bijlage, ondertekend op 4 juli 1958, te Karachi, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, op 13 oktober 1959.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. WIGNY.

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

P. W. SEGERS.

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

J. VAN OFFELEN.

ACCORD

entre le Gouvernement du Royaume de Belgique
et le Gouvernement de la République Islamique
du Pakistan relatif aux transports aériens.

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République Islamique du Pakistan, dénommés ci-après les parties contractantes,

Etant Parties Contractantes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au transit des services aériens réguliers, tous deux signés à Chicago le 7 décembre 1944 et dont les dispositions sont en vigueur entre les deux Parties,

Et désirant conclure un accord pour l'exploitation des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au delà,

Son convenus de ce qui suit :

Article I.

Chacune des Parties Contractantes accorde à l'autre Partie Contractante le droit d'exploiter les services aériens spécifiés dans l'Annexe au présent Accord (dénommés ci-après les « services aériens spécifiés ») sur les itinéraires spécifiés à la dite Annexe (dénommés ci-après les « itinéraires spécifiés »).

Article II.

(A) Chacun des services aériens spécifiés peut être inauguré immédiatement ou à une date ultérieure au choix de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés, à condition que :

1. La Partie Contractante à laquelle les droits ont été accordés aura désigné une entreprise de transport aérien (dénommée ci-après l'« entreprise désignée ») pour l'exploitation des itinéraires spécifiés.

2. La Partie Contractante qui accorde les droits aura donné l'autorisation d'exploitation idoine à l'entreprise, ce qu'elle fera sans délai, pour autant que l'entreprise ait satisfait, s'il l'est requis, aux stipulations du paragraphe (B) du présent article.

(B) L'entreprise désignée peut être requise de satisfaire les autorités aéronautiques de la Partie Contractante qui accorde les droits qu'elle est à même de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités pour l'exploitation des services aériens internationaux.

(C) L'exploitation de chacun des services convenus sera sujet à l'accord des autorités aéronautiques de la Partie Contractante intéressée que l'organisation de route mise à la disposition de l'aviation civile sur les itinéraires spécifiés est adéquate pour l'exploitation sûre de services aériens.

Article III.

Les entreprises désignées par les Parties Contractantes jouiront, lorsqu'elles exploiteront les services convenus, des privilèges de :

- (i) de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante;
- (ii) de faire escale sur le dit territoire pour des fins non commerciales, et
- (iii) sous réserve des dispositions de l'article IV de faire escale sur le dit territoire, aux points spécifiés à l'annexe au présent accord dans le but de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier.

Article IV.

1. — Il est accepté que chacune des Parties Contractantes aura un droit juste et équitable pour le transport du trafic de 3^e et de 4^e liberté

LUCHTVAARTOVEREENKOMST

tussen de Regering van het Koninkrijk België
en de Regering van de Islamitische Republiek
Pakistan.

(Vertaling).

De Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Islamitische Republiek Pakistan, hiernagenoemd de Overeenkomstsluitende Partijen,

Overeenkomstsluitende Partijen zijnde bij het verdrag betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart en de overeenkomst inzake de doortocht van internationale geregelde luchtdiensten, beide ondertekend te Chicago op 7 december 1944, en waarvan de bepalingen van kracht zijn tussen beide partijen.

En geleid door de wens een overeenkomst te sluiten voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten tussen haar onderscheidene grondgebieden en verdere landen,

Zijn het volgende overeengekomen :

Artikel I.

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de in de bijlage tot deze overeenkomst omschreven luchtdiensten (hierna te noemen de « omschreven luchtdiensten ») te exploiteren op de routes omschreven in bedoelde bijlage (hiernagenoemd « omschreven routes »).

Artikel II.

(A) Elke der omschreven luchtdiensten kan onmiddellijk dan wel op een later tijdstip, naar verkiezen van de Overeenkomstsluitende Partij, waaraan de rechten zijn verleend, worden geopend op voorwaarde dat :

1. De Overeenkomstsluitende Partij, waaraan de rechten zijn verleend, een luchtvervoeronderneming zal hebben aangewezen (hierna genoemd « aangewezen onderneming ») voor de exploitatie van de omschreven routes.

2. De Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent, de passende exploitatievergunning zal hebben gegeven aan de onderneming, wat ze zonder uitstel zal doen, voor zover de onderneming, indien vereist, voldoet aan het bepaalde in paragraaf (B) van dit artikel.

(B) Van de aangewezen onderneming kan worden verlangd dat ze de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent, het bewijs levert dat ze in staat is de voorwaarden na te komen welke worden gesteld bij de wetten en voorschriften welke gewoonlijk door die autoriteiten met betrekking tot de exploitatie van internationale luchtdiensten worden toegepast.

(C) De exploitatie van elke der overeengekomen diensten zal ter instemming aan de luchtvaartautoriteiten van de belanghebbende Overeenkomstsluitende Partij, dat de luchtwegorganisatie welke voor de burgerlijke luchtvaart op de omschreven routes beschikbaar is, adequaat is voor de veilige exploitatie van de luchtdiensten, worden voorgelegd.

Artikel III.

De door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen ondernemingen zullen, bij het exploiteren van de overeengekomen diensten, genieten van de rechten :

- (i) het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te mogen overvliegen;
- (ii) op gezegd grondgebied anders dan voor verkeersdoeleinden te landen, en
- (iii) onder voorbehoud van het bepaalde in artikel IV, op gezegd grondgebied te landen, op de punten omschreven in de bijlage bij deze overeenkomst, voor de commerciële doeleinden van binnenkomst en vertrek voor internationaal verkeer van passagiers, vracht en post.

Artikel IV.

1. — Er wordt aangenomen dat elkeen der Overeenkomstsluitende Partijen een rechtvaardig en billijk recht zal hebben op het verkeer in

sur les itinéraires spécifiés à l'Annexe au présent accord, le trafic de 5^e liberté ayant un caractère supplémentaire. Lorsque le trafic présente le caractère de 5^e liberté pour l'une des Parties Contractantes et de 3^e ou de 4^e liberté pour l'autre Partie Contractante, le droit primordial de transporter ce trafic appartiendra à cette dernière Partie Contractante. L'autre Partie Contractante aura le droit d'embarquer ce trafic de 5^e liberté pour autant que cela ne soit pas préjudiciable aux intérêts primordiaux de l'autre Partie Contractante.

2. — La capacité offerte par les entreprises de chacune des Parties Contractantes sur les itinéraires spécifiés, seront ensemble en relations étroites avec les besoins courants et normalement prévisibles du public, au transport aérien suivant un coefficient de charge utile raisonnable.

3. — Le droit aux entreprises de l'une ou l'autre des Parties Contractantes d'embarquer ou de débarquer aux points sur le territoire de l'autre Partie Contractante, du trafic international à destination ou en provenance d'Etat tiers, sera, sous réserve des principes du paragraphe 1 du présent article, en relation avec :

- (a) Les besoins en transport aérien entre le pays d'origine et les pays de destination et les besoins en transport aérien des régions que l'entreprise de transport aérien dessert, compte tenu des services exploités par les entreprises de l'autre Partie Contractante sur tout ou partie des itinéraires spécifiés, et
- (b) de l'économie de l'exploitation des services long courrier.

Article V.

(A) Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations courantes données à leurs entreprises respectivement désignées pour offrir des services à destination, en transit et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante. Ceci inclura les copies des certificats et autorisations courantes de services sur les routes spécifiées, ainsi que les amendements, ordre d'exemption et réseaux de services autorisés.

(B) Chacune des Parties Contractantes assurera que son entreprise désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, aussitôt que possible, des copies des horaires, des tarifs y compris les modifications de ceux-ci et toute autre information utile concernant l'exploitation des services spécifiés y compris l'information concernant la capacité offerte sur chacun des itinéraires spécifiés et toute autre information qui pourrait être requise pour satisfaire les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante que les stipulations du présent Accord sont dûment respectées.

(C) Chacune des Parties Contractantes assurera que son entreprise désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les relevés statistiques relatifs au trafic transporté sur leurs services aériens à destination, en provenance ou en transit de l'autre Partie Contractante, en indiquant l'origine et la destination du trafic.

Article VI.

(A) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation y compris le coût d'une exploitation économique comparable, un bénéfice raisonnable et des différences de caractéristiques des services.

(B) Les tarifs appliqués par les entreprises désignées de chacune des Parties Contractantes en ce qui concerne le trafic transporté en vertu du présent accord à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante, seront d'abord convenus entre les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et prendront en considération les tarifs applicables adoptés par l'association du transport aérien international. Le tarif ainsi convenu sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Dans le cas d'un différend entre les entreprises et/ou les autorités aéronautiques, les Parties Contractantes s'efforceront d'arriver elles-mêmes à un accord et prendront toutes mesures nécessaires pour en assurer l'exécution. Dans le cas où les Parties Contractantes ne peuvent arriver à un accord, le différend sera réglé en conformité de l'article XI. En attendant le règlement d'un tel différend, les tarifs déjà établis resteront en vigueur.

Article VII.

Les carburants, les huiles lubrifiantes, les approvisionnements de bord et les pièces de rechange introduits ou embarqués sur le territoire de

3^e et 4^e liberté op de routes omschreven in de bijlage tot deze Overeenkomst, het verkeer in 5^e vrijheid een toekomstig karakter hebbend. Wanneer voor een der Overeenkomstsluitende Partijen het verkeer het kenmerk van 5^e vrijheid vertoont, en van 3^e of 4^e vrijheid voor de andere Overeenkomstsluitende Partij, zal deze laatste Overeenkomstsluitende Partij het primordiaal recht op dit verkeer hebben. De andere Overeenkomstsluitende Partij zal het recht hebben dit verkeer in 5^e vrijheid op te nemen voor zover zulks niet schaaft aan de primordiale belangen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. — De door de ondernemingen van elkeen der Overeenkomstsluitende Partijen op de omschreven routes aangeboden capaciteit zal in totaal in nauw verband staan met de gewone en normaal te voorzien luchtvervoerbehoefden van het publiek, volgens een redelijkerwijs nuttige bezettingsgraad.

3. — Het recht der ondernemingen van de ene of van de andere der Overeenkomstsluitende Partijen, op de punten van het grondgebied der andere Overeenkomstsluitende Partij, internationaal verkeer op te nemen of af te zetten met bestemming naar of afkomstig van derde Staten, zal, onder voorbehoud der beginselen van paragraaf 1 van dit artikel, verband houden met :

- (a) De behoeften aan luchtvervoer tussen het land van oorsprong en de behoeften aan luchtvervoer der gebieden welke de luchtvervoeronderneming bedient, daarbij rekening houdend met de diensten geëxploiteerd door de ondernemingen van de andere Overeenkomstsluitende Partij op het geheel of een gedeelte der omschreven routes, en
- (b) de economische exploitatie der diensten op lange vaart.

Artikel V.

(A) De luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen zullen zo spoedig mogelijk inlichtingen uitwisselen omtrent de bestaande toelatings welke werden verleend aan hun respectieve aangewezen ondernemingen voor het aanbieden van diensten met bestemming naar, in doortocht door of herkomstig van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Die inlichtingen zullen bestaan uit de afschriften van certificaten en van bestaande toelatings voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, uitzonderingsbevelen en netten van toegelaten diensten.

(B) Elkeen der Overeenkomstsluitende Partijen zal er voor waken dat de andere Overeenkomstsluitende Partij zo vlug mogelijk afschriften bezorge van de dienstregelingen, van de tarieven en de hieraan toegebrachte wijzigingen en iedere andere nuttige inlichting betreffende de exploitatie van de omschreven diensten, inbegrepen de inlichting omtrent de op ieder der omschreven routes aangeboden capaciteit en iedere andere inlichting welke tot genoegdoening van de luchtvaartoverheid van de andere Overeenkomstsluitende Partij mocht vereist zijn omtrent het behoorlijk naleven der bepalingen van deze Overeenkomst.

(C) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal er voor waken dat de door haar aangewezen onderneming aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistische tabellen bezorge omtrent haar luchtvervoer met bestemming voor, herkomstig van of in doortocht door het grondgebied der andere Overeenkomstsluitende Partij, onder aanduiding van de oorsprong en van de bestemming van het verkeer.

Artikel VI.

(A) De tarieven zullen op een redelijk peil worden vastgesteld, waarbij rekening zal gehouden met alle ter zake dienende elementen, waaronder begrepen de kost van een vergelijkbare economische exploitatie, een redelijke winst en de verschillen in hoedanigheid der diensten.

(B) Omtrent de tarieven welke door de door elke Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen ondernemingen zullen worden toegepast op het bij deze Overeenkomst voorziene verkeer met bestemming naar of herkomstig van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zal vooreerst door de ondernemingen aangewezen door de overeenkomstsluitende Partijen worden overeengekomen, mits inachtneming van de tarieven welke worden toegepast zoals aangenomen door de Internationale Vereniging van Luchtvervoerders (I.A.T.A.). De aldus overeengekomen tarieven zullen onderworpen zijn aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. In geval van geschil tussen de ondernemingen en/of de luchtvaartautoriteiten, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen zich inspannen om zelf tot overeenstemming te komen en ze zullen alle maatregelen treffen nodig om de uitvoering ervan te verzekeren. In geval de Overeenkomstsluitende Partijen niet tot overeenstemming komen, zal het geschil worden opgelost volgens het bepaalde in artikel XI. In afwachting van de regeling van zulk geschil, zullen de reeds vastgestelde tarieven van kracht blijven.

Artikel VII.

De motorbrandstoffen, de smeeroilen, de boordvoorraden en de reserveden welke in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende

l'une des Parties Contractantes par l'autre Partie Contractante, ou son entreprise désignée, ou pour le compte de celle-ci, et destinés uniquement aux aéronefs des dites entreprises, bénéficieront en matière de droit de douane, frais d'inspection et autres taxes imposées par la première Partie Contractante, d'un traitement non moins favorable que celui accordé aux entreprises de transport aérien nationales assurant des services internationaux publics ou aux entreprises de transport aérien de la nation la plus favorisée.

Article VIII.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de suspendre ou révoquer ou imposer toute condition appropriée qu'elle peut considérer nécessaire en ce qui concerne une autorisation d'exploitation lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise appartient à des ressortissants de l'autre Partie Contractante, ou lorsque l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne se conforme pas aux lois et règlements de la première Partie Contractante, ou lorsque de l'avis de la première Partie Contractante il y a une inobservance des conditions auxquelles les droits sont accordés en conformité du présent accord. Hormis en cas de manquement aux lois et règlements, une telle mesure ne sera prise qu'après consultation entre les Parties Contractantes. Une mesure éventuellement prise par une des Parties Contractantes en vertu du présent article, ne portera pas préjudice aux droits détenus par l'autre Partie Contractante, en vertu de l'article XI.

Article IX.

(A) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se consulteront régulièrement en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions faisant l'objet du présent accord.

(B) Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations avec l'autre en vue d'apporter au présent accord tout amendement qui paraîtrait désirable. De telles consultations commenceront endéans les soixante jours de la date de la demande. Toute modification du présent accord convenue en suite de telles consultations, entrera en vigueur lorsqu'elle a été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

(C) Les amendements apportés par une des Parties Contractantes aux itinéraires spécifiés, à l'exception de ceux modifiant les points desservis par les entreprises désignées sur le territoire de l'autre Partie Contractante, ne seront pas considérés comme une modification du présent accord. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent en conséquence apporter unilatéralement de tels changements pour autant cependant que la notification de tout changement ait été faite sans retard aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Si les dites autorités aéronautiques constatent que, prenant en considération les principes exposés dans le présent accord, il est porté préjudice aux intérêts de l'une de leurs entreprises de transport aérien, par le transport par l'entreprise désignée de la première Partie Contractante de trafic entre le territoire de la seconde Partie Contractante et le nouveau point sur le territoire d'un Etat tiers, cette dernière Partie peut demander des consultations en conformité des dispositions du (B) du présent article.

Article X.

Chaque Partie Contractante 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 présent accord prendra fin une année après la date et la réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que d'un commun accord l'avis de résiliation ne soit retiré avant l'expiration de cette période.

Si l'autre Partie Contractante omet d'en accuser la réception, la notification sera tenue pour reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XI.

(A) 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.

Partij door de andere Overeenkomstsluitende Partij of door de door haar aangewezen onderneming of voor rekening van deze worden ingevoerd of aan boord genomen, en welke uitsluitend bestemd zijn voor het gebruik door luchtvaartuigen van die onderneming zullen, op het stuk van tolrechten, inspectiekosten en andere rechten opgelegd door de eerste Overeenkomstsluitende Partij, een niet minder gunstige behandeling genieten dan die welke wordt toegepast op de nationale luchtvervoerondernemingen welke openbare internationale luchtdiensten verzekeren of op de luchtvervoerondernemingen van de meest begunstigde natie.

Artikel VIII.

Elke van de Overeenkomstsluitende Partijen behoudt zich het recht voor iedere geëigende voorwaarde, die ze voor een exploitatievergunning nodig acht, te schorsen of in te trekken of te leggen wanneer ze niet het bewijs heeft dat een overwegend eigendomsrecht van en het daadwerkelijk toezicht op de onderneming berusten bij onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of wanneer de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen onderneming zich niet gedraagt naar de wetten en voorschriften van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, of wanneer naar het oordeel van de eerste Overeenkomstsluitende Partij de voorwaarden, waaronder de rechten overeenkomstig deze Overeenkomst zijn verleend, niet nakomt. Behalve in geval van tekortkoming aan de wetten en voorschriften, zal zulke maatregel slechts worden getroffen nadat de Overeenkomstsluitende Partijen met mekaar overleg zullen hebben gepleegd. Een krachtens dit artikel door een der Overeenkomstsluitende Partijen gebeurlijk getroffen maatregel, zal krachtens artikel XI geen nadeel mogen berokkenen aan de rechten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel IX.

(A) De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen zullen, in een geest van nauwe samenwerking, regelmatig overleg plegen om na te gaan of de beginselen en de toepassing van de bepalingen van deze Overeenkomst worden nageleefd.

(B) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal, te allen tijde, de andere Partij mogen verzoeken overleg te plegen met het oog op het aanbrengen van alle aan deze Overeenkomst wenselijk blijkende wijziging. Zulk overleg zal geschieden binnen zestig dagen na de datum van het verzoek. Elke aan deze Overeenkomst ingevolge zulk overleg aangebrachte wijziging, zal van kracht worden nadat ze zal bevestigd zijn geworden door een wisseling van diplomatieke brieven.

(C) De wijzigingen door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangebracht aan de omschreven routes, met uitzondering van die welke de plaatsen wijzigen bediend door de aangewezen ondernemingen op het grondgebied der andere Overeenkomstsluitende Partij, zullen niet worden beschouwd als zijnde een wijziging van deze Overeenkomst.

De luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen bijgevolg unilateraal zulke wijzigingen aanbrengen voor zover evenwel het ter kennis brengen van iedere wijziging aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij zonder uitstel is geschied. Indien gezegde luchtvaartautoriteiten vaststellen dat, in acht genomen de in deze Overeenkomst uiteengezette principes, aan de belangen van een hunner luchtvervoerondernemingen wordt gekortgenomen, door het opnemen van vervoer door de onderneming aangewezen door de eerste Overeenkomstsluitende Partij tussen het grondgebied van de tweede Overeenkomstsluitende Partij en het nieuwe punt binnen het grondgebied van een derde Staat, mag deze laatste Partij overeenkomstig de bepalingen van (B) van dit artikel om overleg verzoeken.

Artikel X.

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Partij mededeling doen van haar wens deze Overeenkomst te beëindigen. Zulk een mededeling zal tegelijkertijd worden gedaan aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie.

Deze Overeenkomst zal ophouden te bestaan een jaar na de datum waarop de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij is ontvangen, tenzij deze mededeling van opzegging, in onderling overleg, vóór het verstrijken van genoemde termijn wordt ingetrokken.

Bij gebreke van een ontvangstbevestiging van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, zal de mededeling geacht worden te zijn ontvangen veertien dagen na de ontvangst ervan door de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie.

Artikel XI.

(A) Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen enig geschil rijst omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats trachten dit geschil door rechtstreekse onderhandelingen te regelen.

(B) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à s'entendre après négociation,

(i) elles pourront soumettre le différend pour décision à un tribunal d'arbitrage ou à quelque autre personne ou organisme désigné de commun accord; ou

(ii) 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 pas s'entendre sur sa composition, l'une ou l'autre Partie Contractante pourra soumettre le différend au tribunal compétent institué au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, ou en l'absence de pareil tribunal, à la Cour Internationale de Justice.

(C) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux décisions rendues, y inclus les recommandations intérimaires faites, en conformité du (B) du présent article.

(D) Quand une Partie Contractante ou une entreprise désignée des Parties Contractantes ne se conforme pas à une décision prise en vertu du (C) du présent article, l'autre Partie Contractante pourra l'astreindre, suspendre ou révoquer les droits qu'elle aura concédé en vertu du présent accord.

Article XII.

Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens établis en vertu du présent accord, les dispositions de la Convention et en particulier les articles 9, 11, 13, 15, 24, 31, 32 et 33 de celle-ci resteront en vigueur dans la présente forme entre les Parties Contractantes pour la durée de l'accord comme si elles faisaient partie intégrante de l'accord, à moins que les deux Parties Contractantes ne ratifient tout amendement aux dispositions de la Convention qui sera entré en vigueur conformément à l'article 94 de la Convention, auquel cas les dispositions ainsi amendées resteront en vigueur pour la durée du présent accord.

Article XIII.

En cas de conclusion d'une convention ou accord multilatéral relatif aux transports aériens auxquels les deux Parties Contractantes adhèrent, le présent accord sera modifié de façon à concorder avec les dispositions de cette convention ou accord.

Article XIV.

Aux fins du présent accord :

(A) Les expressions « services aériens », « service aérien international » et « entreprise de transports aériens » ont la signification qui leur est attribuée par la Convention.

(B) Le terme « territoire » lorsqu'il se rapporte à une des Parties Contractantes signifie les territoires et eaux territoriales adjacentes qui sont sous la souveraineté, la protection ou la tutelle de cette Partie Contractante.

(C) L'expression « autorités aéronautiques » signifie en ce qui concerne la République Islamique du Pakistan, le Directeur Général de l'Aviation Civile et en ce qui concerne le Royaume de Belgique, le Ministère des Communications, Administration de l'Aéronautique et dans les deux cas, toute personne ou organisme autorisé à assurer les fonctions actuellement exercées par les autorités sus-mentionnées.

(D) Le terme « capacité » lorsqu'il se rapporte à un aéronef, signifie la charge payante de cet aéronef disponible sur l'itinéraire ou une section d'itinéraire.

(E) Le terme « capacité » lorsqu'il se rapporte à un service convenu, signifie la capacité des aéronefs utilisés sur ce service multiplié par la fréquence assurée par les dits aéronefs pendant une période déterminée sur un itinéraire ou une section d'itinéraire.

(F) Le terme « entreprise de transports aériens désignée » signifie une ou des entreprises de transports aériens désignées par une Partie Contractante aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, en conformité des dispositions de l'article II du présent accord.

(B) Indien na onderhandeling de Overeenkomstsluitende Partijen niet tot een vergelijk komen

(i) zullen ze het geschil ter beslissing van een scheidsrecht of van enkele andere in gemeen overleg aangewezen persoon of organisme kunnen voorleggen; of

(ii) indien ze het desangående niet eens zijn of indien na beslist te hebben het geschil aan een scheidsrecht te onderwerpen, zij het niet eens kunnen worden omtrent de samenstelling ervan, zal de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij het geschil kunnen voorleggen aan het in schoot van de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie ingestelde bevoegde gerecht, of bij gebreke aan zulk gerecht, aan het Internationaal Hof van Justitie.

(C) De Overeenkomstsluitende Partijen nemen op zich zich te houden aan de getroffen beslissingen, inbegrepen de overeenkomstig (B) van dit artikel tijdelijk gedane aanbevelingen.

(D) Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij of een door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen onderneming een krachtens (C) van dit artikel getroffen beslissing niet naleeft, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten welke zij krachtens deze Overeenkomst heeft verleend beperken, onthouden of intrekken.

Artikel XII.

In de mate waarin ze op de luchtdiensten, ingesteld krachtens deze Overeenkomst, van toepassing zijn, zullen de bepalingen van het Verdrag en inzonderheid dezer artikelen 9, 11, 13, 15, 24, 31, 32 en 33 in de huidige vorm voor de duur der Overeenkomst tussen de Overeenkomstsluitende Partijen van kracht blijven net alsof zij integrerend deel uitmaken van de Overeenkomst, tenzij de twee Overeenkomstsluitende Partijen iedere wijziging aan de bepalingen van het Verdrag goedkeuren die van kracht zal worden zijn overeenkomstig artikel 94 van het Verdrag, in welk geval de aldus gewijzigde bepalingen van kracht zullen blijven voor de duur van deze Overeenkomst.

Artikel XIII.

Ingeval van afsluiten van een multilateraal Verdrag of Overeenkomst inzake luchtvervoer waarmede de twee Overeenkomstsluitende Partijen instemmen, zal deze Overeenkomst derwijze worden gewijzigd dat ze in overeenstemming is met de bepalingen van dit verdrag of overeenkomst.

Artikel XIV.

Voor de toepassing van deze Overeenkomst :

(A) hebben de uitdrukkingen « luchtdiensten », « internationale luchtdienst » en « luchtvervoeronderneming » de betekenis welke hen door het Verdrag wordt gegeven;

(B) de term « grondgebied » betekent, wanneer hij betrekking heeft op een der Overeenkomstsluitende Partijen, de grondgebieden en aangrenzende territoriale wateren, welke onder de soevereiniteit, suzeriniteit, bescherming of mandaat staan van deze Overeenkomstsluitende Partij;

(C) de uitdrukking « luchtvaartautoriteiten » betekent, waar het de Islamitische Republiek Pakistan betreft, de Directeur-Generaal van de Burgerlijke Luchtvaart, en waar het het Koninkrijk België betreft, het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur der Luchtvaart, en in beide gevallen alle persoon of organisme welke ertoe is gemachtigd de functies te verzekeren welke heden door de hierboven aangehaalde autoriteiten worden uitgeoefend;

(D) de term « capaciteit », wanneer hij betrekking heeft op een luchtvaartuig, betekent de op de route of gedeelte van de route beschikbare betalende lading van dit luchtvaartuig;

(E) de term « capaciteit » wanneer hij betrekking heeft op een over-eengekomen dienst, betekent de capaciteit der luchtvaartuigen gebruikt op die dienst vermenigvuldigd met de frequentie door genoemde luchtvaartuigen op een route of een routegedeelte gedurende een bepaalde periode verzekerd;

(F) de term « aangewezen luchtvervoeronderneming » betekent een of meer door een Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig de bepalingen van artikel II van deze Overeenkomst aangewezen luchtvervoerondernemingen.

Article XV.

(A) L'annexe au présent accord sera considérée comme faisant partie intégrante de l'accord et toute référence à l'accord inclura référence à l'annexe, à moins qu'il n'en soit expressément stipulé autrement.

(B) (1) Le présent accord sera ratifié par les deux Parties Contractantes 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.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent accord.

Fait à Karachi, le quatre juillet 1958, en double, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République Islamique du Pakistan :

S. N. BAKAR.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

Guy DAUFRESNE de la CHEVALERIE.

ANNEXE.

1. — Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Pakistan aura le droit d'exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur les itinéraires spécifiés ci-dessous et d'effectuer régulièrement des escales commerciales en territoire belge, aux points spécifiés :

1. Karachi — points sur le Golfe Persique ou en Iran — points dans le Moyen-Orient, y compris la Turquie — point ou points en Europe — Bruxelles et des points au delà.

2. Tous autres itinéraires qui pourraient être convenus ultérieurement de commun accord entre les Parties Contractantes.

2. — Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement belge aura le droit d'exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur les itinéraires spécifiés ci-dessous et d'effectuer régulièrement des escales commerciales au Pakistan, aux points spécifiés :

1. Bruxelles — point ou points en Europe — points dans le Moyen-Orient, y compris la Turquie — points sur le Golfe Persique ou en Iran — Karachi et des points au delà.

2. Tous autres itinéraires qui pourraient être convenus ultérieurement de commun accord entre les Parties Contractantes.

3. — Des points sur chacun des itinéraires spécifiés peuvent être omis, au choix de l'entreprise désignée, sur tout ou partie des vols.

Artikel XV.

(A) De bijlage bij deze Overeenkomst wordt beschouwd als integrerend deel van de Overeenkomst en alle verwijzing naar de Overeenkomst houdt tevens verwijzing in naar de bijlage, tenzij uitdrukkelijk anders wordt bepaald.

(B) (1) Deze Overeenkomst zal door de twee Overeenkomstsluitende Partijen worden bekrachtigd en de uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden zal zo spoedig mogelijk te Brussel geschieden.

(2) Deze Overeenkomst treedt voorlopig in werking van af de datum van ondertekening en definitief na uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden.

Ten blijke waarvan de ondertekenende gevolmachtigden, daartoe behoorlijk door hun onderscheiden regeringen gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Karachi, op 4 juli 1958, in tweevoud, in de Franse en de Engelse taal, beide teksten gelijkelijk authentiek zijnde.

Voor de Islamitische Republiek Pakistan :

(get.) S. N. BAKAR.

Voor de Regering van het Belgisch Koninkrijk :

(get.) Guy DAUFRESNE de la CHEVALERIE.

BIJLAGE.

1. — Een door de Pakistaanse Regering aangewezen luchtvervoeronderneming zal het recht hebben, in beide richtingen, op de hierna vermelde luchtroutes luchtdiensten te exploiteren en voor handelsdoeleinden regelmatig op Belgisch grondgebied te landen, in de hierna omschreven punten :

1. Karachi — punten aan de Perzische Golf of in Iran — punten in het Midden-Oosten, met inbegrip van Turkije — punt of punten in Europa — Brussel en verder gelegen punten.

2. Alle andere luchtroutes waaromtrent men later bij gemeenschappelijk overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen zou overeenkomen.

2. — Een door de Belgische Regering aangewezen luchtvervoeronderneming zal het recht hebben, in beide richtingen, op de hierna vermelde routes luchtdiensten te exploiteren en voor handelsdoeleinden regelmatig in Pakistan te landen in de hierna omschreven punten :

1. Brussel — punt of punten in Europa — punten in het Midden-Oosten, met inbegrip van Turkije — punten aan de Perzische Golf of in Iran — Karachi en verder gelegen punten.

2. Alle andere luchtroutes waaromtrent men later bij gemeenschappelijk overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen zou overeenkomen.

3. — Punten gelegen op elke der omschreven routes kunnen naar believen van de aangewezen luchtvervoeronderneming op alle of op elke vlucht worden overgeslagen.