

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1952-1953.****SEANCE DU 4 MARS 1953.**

Projet de loi portant approbation de l'accord entre la Belgique et Israël, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà et annexe, signés à Hakirya, le 30 juin 1952.

EXPOSE DES MOTIFS**MESDAMES, MESSIEURS,**

L'accord entre le Gouvernement belge et le Gouvernement d'Israël, relatif aux transports aériens entre leurs territoires respectifs et au delà, signé à Hakirya, le 20 juin 1952, remplace les autorisations provisoires qui régissaient jusqu'alors la liaison établie par la Sabena entre Bruxelles et Tel-Aviv, la compagnie israélienne n'exploitant pas cette ligne. La majeure partie de ses dispositions 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, 2 décembre 1948).

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

L'Accord octroie à chacun des Etats signataires l'usage des libertés de l'air, c'est-à-dire le droit d'embarquer ou de débarquer sur le territoire de l'autre des passagers, des marchandises et du courrier, non seulement à destination ou en provenance de son territoire, mais aussi de pays tiers ; conformément à l'usage en la matière, ces droits s'exercent sur les itinéraires spécifiés à l'Annexe à l'Accord.

L'article 11 contient une clause compromissoire qui nécessite l'approbation par les Chambres.

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1952-1953.****VERGADERING VAN 4 MAART 1953.**

Wetsontwerp houdende goedkeuring van het akkoord tussen België en Israël betreffende de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen en bijlage, ondertekend op 30 Juni 1952, te Hakirya.

MEMORIE VAN TOELICHTING**MEVROUWEN, MIJNE HEREN,**

Het akkoord tussen de Belgische Regering en de Regering van Israël betreffende het luchtvervoer tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen, ondertekend te Hakirya, op 20 Juni 1952, vervangt de voorlopige vergunningen waarbij tot dan toe de verbinding geregeld werd die tussen Brussel en Tel-Aviv door de Sabena tot stand gebracht was en door de Israëlietische maatschappij niet geëxploiteerd werd. Het merendeel van zijn bepalingen vloeien voort uit de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend te Chicago, de 7^e December 1944 en goedgekeurd door de wet van 30 April 1947 (Belgisch Staatsblad, 2 December 1948).

Het is het gewone type van soortgelijke bilaterale akkoorden.

Het Akkoord verleent aan elk der ondertekenende Staten het gebruik van de vrijheden inzake luchtverkeer, d.i. het recht om op het grondgebied van de andere Staat passagiers, goederen en post, bestemd voor of komende van zijn grondgebied en ook voor/van derde landen, op te nemen of af te zetten ; overeenkomstig het gebruik te dier zake, worden deze rechten uitgeoefend op de reisroutes die in de Bijlage bij het Akkoord bepaald zijn.

Artikel 11 bevat een compromissaire clausule waarvoor de goedkeuring, door de Kamers, vereist is.

(2)

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

*Pour le Ministre des Affaires étrangères, absent,
Ministre du Commerce extérieur,*

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

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

J. MEURICE.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

P.-W. SEGERS.

Le Ministre du Commerce extérieur,

De Minister van Buitenlandse Handel,

J. MEURICE.

Projet de loi portant approbation de l'accord entre la Belgique et Israël, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà et annexe, signés à Hakirya, le 30 juin 1952.

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 ARRETE ET ARRETONS :

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 entre la Belgique et Israël, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà et annexe, signés à Hakirya, le 30 juin 1952, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles. le 24 février 1953.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Pour le Ministre des Affaires étrangères, absent,
Ministre du Commerce extérieur,*

J. MEURICE.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

Le Ministre du Commerce extérieur,

J. MEURICE.

Wetsontwerp houdende goedkeuring van het akkoord tussen België en Israël betreffende de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen en bijlage, ondertekend op 30 Juni 1952, te Hakirya.

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.

Het Akkoord tussen België en Israël betreffende de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen en bijlage, ondertekend op 30 Juni 1952, te Hakirya, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 24 Februari 1953.

VAN KONINGSWEGE :

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

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Buitenlandse Handel,

A C C O R D

entre la Belgique et Israël
relatif
aux services aériens
entre leurs territoires respectifs et au-delà
et Annexe,
signés à Hakirya, le 30 juin 1952.

A K K O O R D

tussen België en Israël
betreffende
de Luchtdiensten tussen hun Respectieve Grondgebieden
en Verdere Landen
en Bijlage,
ondertekend op 30 Juni 1952, te Hakirya.

(VERTALING)

**ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT BELGE
ET LE GOUVERNEMENT D'ISRAËL
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS
ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS
ET AU DELÀ.**

Le Gouvernement belge et le Gouvernement d'Israël, Parties Contractantes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et désirant conclure un accord complémentaire aux fins d'établir des services aériens entre les territoires de la Belgique et d'Israël, et au delà, sont convenus de ce qui suit :

Article premier.

Aux fins du présent accord et à moins que le contexte n'en stipule autrement :

a) le terme « la Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée en conformité de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement à la Convention ou aux Annexes, adopté en conformité des articles 90 et 94 de ladite Convention ;

b) l'expression « entreprise de transports aériens désignée » signifie l'entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes aura désignée, par notification écrite faite à l'autre Partie Contractante, en conformité de l'article 4 du présent Accord, pour exploiter les services aériens sur les itinéraires spécifiés dans ladite notification ;

c) l'expression « rupture de charge » signifie l'exploitation d'un service aérien par une entreprise de transports aériens désignée, de telle façon qu'une section d'itinéraire est desservie par les aéronefs d'une capacité différente de celle des aéronefs affectés à une autre section ;

d) le terme « territoire » signifie, lorsqu'il se rapporte à un Etat, les territoires et eaux territoriales adjacentes qui sont sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat ; et

e) les expressions: « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont la signification qui leur est attribuée à l'article 96 de la Convention.

Article 2.

Dans la mesure où ils sont applicables aux services aériens établis en vertu du présent Accord, les articles 9, 11, 13, 15, 24 et 33 de la Convention resteront en vigueur dans leur forme actuelle entre les Parties Contractantes pour la durée de l'Accord comme s'ils

**AKKOORD TUSSEN DE BELGISCHE REGERING
EN DE REGERING VAN ISRAËL
BETREFFENDE DE LUCHTDIENSTEN
TUSSEN HUN RESPECTIEVE GRONDGEBIEDEN
EN VERDERE LANDEN.**

De Belgische Regering en de Regering van Israël, zijnde Verdragsluitende Partijen bij de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago, op 7 December 1944, en wensende een aanvullend akkoord te sluiten ten einde luchtvaartdiensten tussen de grondgebieden van België en van Israël en verdere landen tot stand te brengen, zijn overeengekomen omtrent hetgeen volgt :

Artikel één.

Tenzij in de tekst anders wordt bepaald, wordt in dit akkoord verstaan onder :

a) « de Overeenkomst » : de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, opengesteld voor ondertekening te Chicago, op 7 December 1944, zomede iedere Bijlage aangenomen overeenkomstig artikel 90 van gezegde Overeenkomst, en iedere wijziging aan de Overeenkomst of aan de Bijlagen, aangenomen overeenkomstig de artikelen 90 en 94 van gezegde Overeenkomst ;

b) « aangestelde onderneming voor luchtvervoer » : elke onderneming voor luchtvervoer die een der Verdragsluitende Partijen, bij schriftelijke kennisgeving aan de andere Verdragsluitende Partij, overeenkomstig artikel 4 van dit Akkoord, zal aangesteld hebben om de luchtvaartdiensten op de in gezegde kennisgeving omschreven reizen te exploiteren ;

c) « Overlading » : exploitatie van een luchtvaartdienst door een aangestelde onderneming voor luchtvervoer, waarbij op een bepaald deel van de reisweg luchtschepen dienst doen met een ander laadvermogen dan dat van de op een verder deel gebruikte luchtschepen ;

d) « Grondgebied » : wanneer het een Staat betreft, de gebieden en de aangrenzende territoriale wateren die zich onder de souvereiniteit, de suzeriniteit, het protectoraat of het trustschap van die Staat bevinden ; en

e) « Luchtvaartdienst », « internationale luchtvaartdienst », « onderneming voor luchtvervoer » en « niet-commerciële landing » : hetzelfde als vastgesteld bij artikel 96 der Overeenkomst.

Artikel 2.

Voor zover zij op de krachtens dit Akkoord tot stand gebrachte Luchtvaartdiensten toepasselijk zijn, zullen artikelen 9, 11, 13, 15, 24 en 33 der Overeenkomst, voor de duur van het Akkoord, tussen de Verdragsluitende Partijen in hun huidige vorm van kracht blijven, alsof

étaient parties intégrantes de celui-ci, à moins que les deux Parties Contractantes ne ratifient un amendement à ces articles qui devra entrer en vigueur en conformité de l'article 94 de la Convention, auquel cas l'article restera en vigueur, tel qu'il aura été amendé, pendant la durée du présent Accord.

Article 3.

1) Chacune des Parties Contractantes accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'établir des services aériens sur les itinéraires spécifiés dans la section idoïne de l'Annexe au présent Accord, dénommés ci-après « services convenus » et « itinéraires spécifiés ».

2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise de transports aériens désignée par chacune des Parties Contractantes jouira, lorsqu'elle exploitera un service convenu sur un itinéraire spécifié, des privilèges suivants :

- a) survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante ;
- b) faire escale sur ledit territoire pour des fins non commerciales ; et
- c) faire escale sur ledit territoire aux points spécifiés pour cet itinéraire à l'Annexe au présent Accord, dans le but de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier en provenance ou à destination d'autres points également spécifiés.

3) Aucune stipulation du § 2 du présent article ne sera interprétée comme accordant à l'entreprise de transports aériens de l'une des Parties Contractantes, le privilège d'embarquer, contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante, même si ce trafic est transporté sur une partie de l'itinéraire par une ou plusieurs autres entreprises de transports aériens.

Article 4.

1) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés.

2) A la réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions des §§ 3 et 4 du présent article, accorder sans délai à l'entreprise de transports aériens désignée, l'autorisation idoïne d'exploitation.

zij een integrerend deel van dit laatste uitmaakten, tenzij de beide Verdragsluitende Partijen een amendement op deze artikelen bekrachtigen, dat overeenkomstig artikel 94 der Overeenkomst in werking zal moeten treden, in welk geval het artikel voor de duur van dit Akkoord in zijn geamendeerde vorm van kracht zal blijven.

Artikel 3.

1) Elk der Verdragsluitende Partijen verleent aan de andere Verdragsluitende Partij de in dit Akkoord omschreven rechten om luchtvaartdiensten tot stand te brengen op de reismwegen die in de desbetreffende sectie der Bijlage bij onderhavig Akkoord worden omschreven en hierna « overeengekomen diensten » en « omschreven reismwegen » worden genoemd.

2) Onder voorbehoud der bepalingen van dit Akkoord, zal de door elke Verdragsluitende Partij aangestelde onderneming voor luchtvervoer, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven reismweg, de volgende voorrechten genieten :

- a) over het grondgebied van de andere verdragsluitende Partij vliegen zonder er te landen ;
- b) op gezegd grondgebied landen voor niet-commerciële doeleinden ; en
- c) op gezegd grondgebied landen op de plaatsen die voor deze reismweg in de Bijlage bij het onderhavig Akkoord worden aangegeven, met het doel, in het internationaal verkeer, passagiers, goederen of post afkomstig van of met bestemming naar andere eveneens aangegeven plaatsen, af te zetten of op te nemen.

3) Geen bepaling van lid (2) van onderhavig artikel kan zo uitgelegd worden dat aan de onderneming voor luchtvervoer van één der Verdragsluitende Partijen het voorrecht toegekend wordt, op het grondgebied der andere Verdragsluitende Partij, passagiers, lading of post met bestemming naar een andere plaats van het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij tegen betaling op te nemen, zelfs indien dit vervoer op een gedeelte van de reismweg door een of meer andere ondernemingen voor luchtvervoer wordt gedaan.

Artikel 4.

1) Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Verdragsluitende Partij een onderneming voor luchtvervoer aan te wijzen om de overeengekomen diensten op de omschreven reismwegen te exploiteren.

2) Bij de ontvangst van die aanduiding moet de andere Verdragsluitende Partij, onder voorbehoud van de bepalingen van §§ 3 en 4 van het onderhavig artikel, zonder uitstel aan de aangestelde onderneming voor luchtvervoer de nodige exploitatiemachtiging verlenen.

3) Les Autorités aéronautiques compétentes de l'une des Parties Contractantes pourront demander à l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante, la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par leurs lois et règlements d'application normale à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, d'une manière qui ne soit pas incompatible avec les stipulations de la Convention.

4) Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accepter la désignation de l'entreprise de transports aériens et de suspendre ou de révoquer l'octroi à l'entreprise de transports aériens des privilèges prévus au § 2 de l'article 3 du présent Accord ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice des dits privilèges par l'entreprise de transports aériens lorsqu'elle ne sera pas convaincue qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui l'a désignée ou à ses ressortissants.

5) Sous réserve des dispositions de l'article 8 du présent Accord, l'entreprise, qui aura été désignée et autorisée comme il est dit ci-dessus, pourra commencer l'exploitation des services convenus dès que les prescriptions des §§ 1 et 2 auront été observées.

6) Chaque Partie Contractante aura le droit de suspendre l'exercice des privilèges qui ont été accordés à l'entreprise de transports aériens en vertu du § 2 de l'article 3 du présent Accord ou de subordonner l'exercice des dits privilèges aux conditions qu'elle jugera nécessaires lorsque cette entreprise de transports aériens ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces privilèges ou n'aura pas exploité les services conformément aux conditions du présent Accord.

Toutefois, et à moins que la suspension ou l'imposition immédiate des conditions ne soit essentielle pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation de l'autre Partie Contractante.

Article 5.

Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et approvisionnements de bord, introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes ou embarqués sur ce territoire par l'autre Partie Contractante ou par l'entreprise de transports aériens qu'elle a désignée, ou pour compte de cette autre Partie ou de son entreprise, et destinés exclusivement aux aéronefs de ladite entreprise, bénéficieront de la part de la première partie du traitement ci-après en matière de droits de douane et frais d'inspection et d'autres taxes et impositions nationales ou locales similaires :

3) De bevoegde luchtvaartoverheden van een der Verdragsluitende Partijen zullen aan de onderneming voor luchtvervoer aangesteld door de andere Verdragsluitende Partij, het bewijs mogen vragen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden voorgeschreven door hun wetten en reglementen welke gewoonlijk voorgeschreven door internationale handelsluchtvaartdiensten worden toegepast op een wijze die in overeenstemming is met de bepalingen der Overeenkomst.

4) Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht te weigeren de aanduiding van een onderneming voor luchtvervoer te aanvaarden en de toekenning aan een onderneming voor luchtvervoer der bijparagraaf 2 van artikel 3 van het onderhavig Akkoord voorziene voorrechten te schorsen of in te trekken of de voorwaarden op te leggen die haar voor de uitoefening van gezegde voorrechten door een onderneming voor luchtvervoer nodig lijken, wanneer zij er niet van overtuigd is dat een belangrijk deel van het eigendom en de daadwerkelijke controle van deze onderneming in handen zijn van de Verdragsluitende Partij die ze heeft aangesteld, of van haar onderhorigen.

5) Onder voorbehoud der bepalingen van artikel 8 van het onderhavig Akkoord, zal de overeenkomstig het bovenstaande aangestelde en gemachtigde onderneming tot de exploitatie der overeengekomen diensten kunnen overgaan, zodra de voorschriften van §§ 1 en 2 nageleefd zijn.

6) Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de uitoefening der krachtens § 2 van artikel 3 van het onderhavig Akkoord aan een onderneming voor luchtvervoer verleende voorrechten te schorsen, of de uitoefening van gezegde voorrechten afhankelijk te maken van de voorwaarden die haar nodig lijken, telkens als deze onderneming voor luchtvervoer zich niet voegt naar de wetten en reglementen der Verdragsluitende Partij die deze voorrechten heeft verleend, of zij de diensten niet exploiteert overeenkomstig de voorwaarden van het onderhavig Akkoord.

Tenzij de schorsing of het onverwijld opleggen der voorwaarden onontbeerlijk is ter voorkoming van nieuwe inbreuken op de wetten en reglementen, zal dit recht evenwel eerst uitgeoefend worden na raadpleging der andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 5.

De brandstoffen, smeeroïlen, wisselstukken, de gewone uitrusting der luchtschepen en de boordvoorraden, op het grondgebied van een der Verdragsluitende Partijen gebracht of er aan boord genomen door de andere Verdragsluitende Partij of door de door haar aangestelde onderneming voor luchtvervoer, of voor rekening van deze andere Partij of van haar onderneming en uitsluitend bestemd voor de luchtschepen van deze onderneming, zullen, wat betreft douanerechten, inspectiekosten en andere gelijkaardige nationale of locale taksen en rechten, vanwege de eerste Partij de volgende behandeling genieten :

a) exemption pour les carburants et les huiles lubrifiantes se trouvant à bord des aéronefs quittant ledit territoire à destination de l'étranger ; et

b) quant aux carburants et huiles lubrifiantes qui ne sont pas prévus sub a) et aux pièces de rechange, à l'équipement normal des aéronefs et à leurs approvisionnements de bord, ladite Partie Contractante bénéficiera d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé pour des approvisionnements similaires introduits ou embarqués sur son territoire pour être employés par des aéronefs ou à bord des aéronefs de l'entreprise de transports aériens de la première Partie Contractante, ou de l'entreprise de transports aériens étrangère la plus favorisée exploitant des services aériens internationaux.

Article 6.

1) Les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties Contractantes jouiront d'un traitement juste et égal dans l'exploitation des services convenus sur les itinéraires spécifiés entre leurs territoires respectifs.

2) En exploitant les services convenus, l'entreprise de transports aériens désignée de chacune des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transports aériens de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas nuire indûment aux services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes itinéraires.

3) Les services convenus assurés par les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties Contractantes, devront répondre aux besoins du public en ce qui concerne le transport sur les itinéraires spécifiés ; leur but principal sera d'assurer, suivant un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante aux besoins courants et normalement prévisibles pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transports aériens. Le droit des entreprises de transports aériens désignées d'embarquer ou de débarquer pendant qu'elles exploiteront lesdits services, aux points énumérés dans l'Annexe et situés sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises et du courrier en trafic international à destination ou en provenance de tiers pays sera exercé en conformité des principes généraux d'exploitation régulière auxquels les Parties Contractantes adhèrent et à la condition que la capacité soit proportionnée :

a) vrijstelling voor de brandstoffen en smeeroïlen welke zich aan boord bevinden van de luchtschepen die bedoeld grondgebied met bestemming naar het buitenland verlaten, en

b) wat betreft de brandstoffen en smeeroïlen welke sub a) niet voorzien zijn, en de wisselstukken, de gewone uitrusting der luchtschepen en hun boordvoorraden, zal gezegde Verdragsluitende Partij een minstens even gunstige behandeling genieten als verleend wordt voor gelijkaardige voorraden, welke op haar grondgebied gebracht of aan boord genomen worden om verbruikt te worden door de luchtschepen of aan boord der luchtschepen van de onderneming voor luchtvervoer van de eerste Verdragsluitende Partij, of van de meestbegunstigde vreemde onderneming voor luchtvervoer die internationale luchtdiensten exploiteert.

Artikel 6.

1) De door beide Verdragsluitende Partijen aangestelde ondernemingen voor luchtvervoer zullen een rechtvaardige en gelijke behandeling genieten bij de exploitatie van de overeengekomen diensten op de tussen hun respectieve grondgebieden omschreven reizen.

2) Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten, zal de door ieder der Verdragsluitende Partijen aangestelde onderneming voor luchtvervoer rekening houden met de belangen van de onderneming voor luchtvervoer van de andere Verdragsluitende Partij, ten einde de diensten welke deze laatste op het geheel of op een deel van dezelfde reizen verzekert, niet ten onrechte te benadelen.

3) De overeengekomen diensten die verzekerd worden door de ondernemingen voor luchtvervoer aangesteld door beide Verdragsluitende Partijen, zullen moeten beantwoorden aan de behoeften van het publiek inzake vervoer op de omschreven reizen ; het voornaamste doel ervan zal er in bestaan, volgens een redelijke coëfficiënt van nuttig transportvermogen, een vervoercapaciteit te verzekeren die in overeenstemming is met de gewone en normaal voorzienbare behoeften van het vervoer van passagiers, goederen en post komende van of bestemd voor het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de onderneming voor luchtvervoer heeft aangesteld.

Het recht van aangestelde ondernemingen voor luchtvervoer om, bij de exploitatie van gezegde diensten, op de in de Bijlage aangegeven en op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij gelegen plaatsen, in het internationaal verkeer, passagiers, goederen en post met bestemming naar of afkomstig van derde landen op te nemen of af te zetten, zal uitgeoefend worden overeenkomstig de algemene beginselen van geregelde exploitatie waarmee de Verdragsluitende Partijen instemmen, en op voorwaarde dat de vervoercapaciteit in overeenstemming zij :

- a) aux nécessités du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transports aériens ;
- b) aux nécessités du trafic des régions traversées par la ligne aérienne, compte tenu des services locaux et régionaux ; et
- c) aux nécessités de l'exploitation des lignes long courrières.

Article 7.

L'entreprise de transports aériens désignée par une Partie Contractante ne pourra effectuer de rupture de charge en un point du territoire de l'autre Partie Contractante qu'aux conditions suivantes :

- i) l'économie de l'exploitation justifie cette rupture de charge ;
- ii) les aéronefs employés sur la section où l'entreprise a un trafic moindre à destination ou en provenance du territoire de la première Partie Contractante doivent avoir une capacité inférieure à celle des aéronefs employés sur l'autre section ;
- iii) les aéronefs de moindre capacité n'assurent ce service qu'en correspondance avec les aéronefs de capacité supérieure et leurs horaires sont réglés en conséquence ; les premiers arriveront au point de la rupture de charge dans le but de transporter le trafic provenant ou destiné aux plus gros appareils et leur capacité sera fixée essentiellement à cette fin ;
- iv) il y a un volume suffisant de trafic en parcours direct ;
- v) les dispositions de l'article 6 du présent Accord régissent tous les arrangements relatifs à la rupture de charge.

Article 8.

1) Les tarifs de tout service aérien convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que la vitesse, le confort) ainsi que des tarifs des autres entreprises qui desservent une partie de l'itinéraire spécifié.

2) Ces tarifs ainsi que les taux de commission d'agence y afférents seront, si possible, établis de commun accord par les entreprises de transports aériens désignées et intéressées, et après consultation des autres entreprises qui desservent toute autre partie de l'itinéraire.

a) met de de noodwendigheden van het vervoer met bestemming naar of afkomstig van het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de onderneming voor luchtvervoer heeft aangesteld ;

b) met de noodwendigheden van het vervoer der door de luchtvaartlijn bevlogene streken, rekening houdend met de plaatselijke en gewestelijke diensten ; en

c) met de noodwendigheden van de exploitatie der luchtvaartlijnen op lange afstand.

Artikel 7.

De door een Verdragsluitende Partij aangestelde onderneming voor luchtvervoer zal slechts onder de volgende voorwaarden tot een overlading op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij kunnen overgaan :

- i) de economie der exploitatie wettigt deze overlading ;
- ii) de luchtschepen welke aangewend worden op de sectie waar de onderneming weinig vervoer heeft met bestemming naar of afkomstig van het grondgebied der eerste Verdragsluitende Partij, moeten een capaciteit bezitten die lager is dan die van de luchtschepen op de andere sectie aangewend ;
- iii) de luchtschepen met een geringer capaciteit verzekeren deze dienst slechts in verbinding met de luchtschepen van hogere capaciteit en hun dienstregeling moet dienovereenkomstig opgemaakt zijn ; de eerste zullen op de plaats van de overlading aankomen met het doel het vervoer herkomstig van of bestemd voor de grotere toestellen te verzekeren en hun capaciteit zal hoofdzakelijk met het oog hierop vastgesteld worden ;
- iv) er is voor het rechtstreeks traject een voldoende volume van vervoer aanwezig ;
- v) de bepalingen van artikel 6 van onderhavig Akkoord regelen alle schikkingen inzake de overlading.

Artikel 8.

1) De tarieven van alle overeengekomen luchtvaartdiensten zullen volgens een billijke maatstaf vastgesteld worden, met inachtneming van alle beoordelings-elementen, o.m. van de exploitatiekosten, een normale winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst (zoals snelheid en comfort), evenals van de tarieven der andere ondernemingen die een deel van de omschreven reisweg bedienen.

2) Deze tarieven, evenals het daaraan verbonden percentage van agentschapscommissie zullen, zo mogelijk, in gemeen overleg door de aangestelde en betrokken ondernemingen voor luchtvervoer vastgesteld worden, na bespreking met de andere ondernemingen die een ander gedeelte van deze reisweg bedienen.

Si c'est possible, cet Accord sera conclu en suivant la procédure d'établissement des tarifs de l'Association Internationale du Transport Aérien. Les tarifs, ainsi convenus, seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes.

3) Si les entreprises désignées ne peuvent s'entendre ou si pour quelque autre raison un tarif ne peut être établi en conformité des stipulations du § 2, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes s'efforceront de fixer les tarifs de commun accord.

4) Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre, le différend sera réglé en conformité des stipulations de l'article 11.

5) Sans préjudice du § 3 de l'article 11, aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques compétentes de l'une ou l'autre des Parties Contractantes n'en sont pas satisfaites.

Article 9.

Les autorités aéronautiques compétentes d'une Partie Contractante fourniront aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante, à leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont elles peuvent avoir normalement besoin pour s'assurer de l'application de l'Accord et en particulier de la capacité fournie sur les services convenus par l'entreprise de transports aériens désignée de la première Partie Contractante. Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume des transports effectués par ces entreprises sur les lignes convenues, de même que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 10.

Les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront régulièrement et fréquemment pour assurer une collaboration étroite dans tout ce qui touche à la réalisation du présent Accord.

Article 11.

1) Si un différend surgit entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations directes.

2) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à s'entendre après négociations, le différend sera soumis, en vue d'une décision, à un Tribunal composé de trois arbitres; chacune des Parties Contractantes en désignera un et le troisième sera désigné de commun accord par les deux premiers, étant entendu qu'il

Zo mogelijk zal dit akkoord gesloten worden volgens de procedure die aangewend wordt voor het vaststellen van de tarieven der Internationale Vereniging voor Luchtvervoer. De aldus overeengekomen tarieven zullen ter goedkeuring moeten onderworpen worden aan de bevoegde luchtvaartoverheden der beide Verdragsluitende Partijen.

3) Indien de aangestelde ondernemingen geen akkoord kunnen bereiken of indien, om enige reden, een tarief niet kan vastgesteld worden overeenkomstig de bepalingen van § (2), zullen de bevoegde luchtvaartoverheden der Verdragsluitende Partijen trachten de tarieven in gemeen overleg vast te stellen.

4) Indien de luchtvaartoverheden geen akkoord kunnen bereiken, zal het geschil geregeld worden overeenkomstig de bepalingen van artikel 11.

5) Onverminderd het bepaalde in § 3 van artikel 11, zal geen enkel tarief van kracht worden indien de bevoegde luchtvaartoverheden van de ene of de andere der Verdragsluitende Partijen er niet over voldaan zijn.

Artikel 9.

De bevoegde luchtvaartoverheden van een Verdragsluitende Partij zullen aan de bevoegde luchtvaartoverheden van de andere Verdragsluitende Partij, op hun verzoek, de periodieke of andere statistiekstaten bezorgen die zij normaal kunnen nodig hebben om zich te vergewissen van de toepassing van het Akkoord en in het bijzonder van de vervoercapaciteit verstrekt door de aangestelde onderneming voor luchtvervoer van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij, op de overeengekomen diensten. Deze staten dienen alle gegevens te bevatten die nodig zijn voor het bepalen van de omvang van het vervoer dat op de overeengekomen lijnen door bemiddeling van deze ondernemingen heeft plaatsgehad, alsmede de opgave van de herkomst en de bestemming van dat vervoer.

Artikel 10.

De bevoegde luchtvaartoverheden der Verdragsluitende Partijen zullen geregeld en veelvuldig overleg plegen ten einde in al wat de verwezenlijking van dit Akkoord betreft, een nauwe samenwerking te verzekeren.

Artikel 11.

1) Ingeval van onenigheid tussen de Verdragsluitende Partijen over de uitlegging of de toepassing van het onderhavig Akkoord, zullen de Verdragsluitende Partijen vooreerst trachten het geschil door rechtstreekse onderhandelingen te regelen.

2) Worden de Verdragsluitende Partijen na onderhandeld te hebben het niet eens, dan zal het geschil, met het oog op een beslechting, onderworpen worden aan een Gerecht samengesteld uit drie scheidsrechters; elk der Verdragsluitende Partijen zal een scheidsrechter aanstellen en de derde zal in gemeen overleg door

ne sera ressortissant d'aucune des Parties Contractantes. Chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre dans les deux mois qui suivront la date à laquelle l'une d'elles aura envoyé à l'autre une note diplomatique demandant que le différend soit soumis à l'arbitrage; le troisième arbitre sera désigné de commun accord dans le mois qui suivra la susdite période de deux mois. Si l'une des Parties Contractantes néglige de désigner son arbitre ou à défaut d'accord concernant la désignation du troisième arbitre, les fonctions ainsi laissées vacantes seront remplies par des personnalités que le Président de la Cour Internationale de Justice désignera à la demande d'une des Parties Contractantes.

3) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux décisions rendues en conformité du § 2 du présent article.

4) Tant qu'une Partie Contractante ou une entreprise de transports aériens désignée par l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une décision prise en vertu du § (2) du présent article, l'autre Partie Contractante peut restreindre, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle aura concédés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut ou à l'entreprise de transports aériens désignée par cette Partie Contractante.

Article 12.

1) Si l'une des Parties Contractantes juge qu'il est désirable de modifier les dispositions du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes. Ces consultations commenceront dans les soixante jours qui suivront la date de la demande. Lorsque les autorités aéronautiques compétentes se seront entendues au sujet des modifications à apporter à l'Accord, ces modifications entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2) En cas de conclusion d'une Convention générale multilatérale sur les transports aériens liant les deux Parties Contractantes, le présent Accord sera modifié de façon à concorder avec les dispositions de cette Convention.

Article 13.

Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment avertir l'autre Partie qu'elle désire mettre fin au présent Accord. Elle en avisera simultanément l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le cas échéant, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de la réception de la notification

de twee eersten aangeduid worden, met dien verstande dat hij geen onderhorige van een der Verdragsluitende Partijen mag zijn. Elk der Verdragsluitende Partijen zal een scheidsrechter aanstellen binnen de twee maanden volgend op de datum waarop een van haar aan de andere een diplomatieke nota zal gezonden hebben, waarbij gevraagd wordt dat het geschil aan arbitrage zou onderworpen worden; de derde scheidsrechter zal binnen de maand volgend op de voornoemde periode van twee maanden, in gemeen overleg, aangeduid worden. Indien een der Verdragsluitende Partijen nalaat haar scheidsrechter aan te stellen of ingeval van oneenigheid inzake de aanstelling van de derde scheidsrechter, zullen de aldus vacant gelaten functies waargenomen worden door personaliteiten die de Voorzitter van het Internationaal Gerechtshof op verzoek van een der Verdragsluitende Partijen zal aanstellen.

3) De Verdragsluitende Partijen gaan de verplichting aan zich te gedragen naar de beslissingen die krachtens § (2) van onderhavig artikel worden genomen.

4) Zolang een Verdragsluitende Partij of een door een der Verdragsluitende Partijen aangeduide onderneming voor luchtvervoer zich niet schikt naar een overeenkomstig § (2) van onderhavig artikel getroffen beslissing, zal de andere Verdragsluitende Partij de rechten of voorrechten die zij krachtens het onderhavig Akkoord heeft toegekend aan de in gebreke blijvende Verdragsluitende Partij of aan de door deze Verdragsluitende Partij aangestelde onderneming voor luchtvervoer, kunnen beperken, schorsen of intrekken.

Artikel 12.

1) Indien een der Verdragsluitende partijen het wenselijk acht dat bepalingen van het onderhavig Akkoord gewijzigd worden, kan zij vragen dat besprekingen zouden gevoerd worden tussen de bevoegde luchtvaartoverheden der beide Verdragsluitende Partijen. Deze besprekingen zullen aanvangen binnen de zestig dagen volgend op de datum van de aanvraag. Wanneer de bevoegde luchtvaartoverheden een overeenkomst zullen bereikt hebben inzake de in het Akkoord aan te brengen wijzigingen, zullen deze van kracht worden nadat ze door een uitwisseling van diplomatieke nota's zullen bekrachtigd geworden zijn.

2) Ingeval een algemene multilaterale Overeenkomst inzake het luchtvervoer gesloten wordt waarbij beide Verdragsluitende Partijen gebonden zijn, zal het onderhavig Akkoord derwijze gewijzigd worden dat het overeenstemt met de bepalingen van die Overeenkomst.

Artikel 13.

Elk der Verdragsluitende Partijen zal, op elk ogenblik aan de andere kennis kunnen geven van haar wens aan dit Akkoord een einde te stellen. Een dusdanige kennisgeving zal tegelijkertijd moeten gericht worden aan de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart. In dergelijk geval zal dit Akkoord

par l'autre Partie Contractante à moins que d'un commun accord l'avis de résiliation ne soit retiré avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie Contractante omet d'en accuser la réception, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 14.

Le présent Accord, ainsi que tout échange de notes diplomatiques en conformité de l'article 12, seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 15.

1) Le présent Accord sera ratifié et l'échange des instruments de ratification aura lieu à Bruxelles le plus tôt possible.

2) Le présent Accord entrera en vigueur provisoirement à dater du jour de sa signature et définitivement après l'échange des instruments de ratification.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Hakirya, le 30 juin 1952, qui correspond au 7 Tammouz 5712, en double, en langue française et hébraïque ; les deux textes faisant également foi.

*Pour le Gouvernement
belge :*

(s.) du BOIS,
*Envoyé Extraordinaire
et Ministre
Plénipotentiaire
de Belgique en Israël.*

*Pour le Gouvernement
israélien :*

(s.) Walter EYTAN,
*Directeur Général
du Ministère des Affaires
étrangères.*

ophouden van kracht te zijn twaalf (12) maanden na de datum van de ontvangst, door de andere Verdragsluitende Partij, van gezegde kennisgeving, tenzij het bericht van opzegging vóór het verstrijken van deze periode eenstemmig zou ingetrokken worden. Ingeval de andere Verdragsluitende Partij de ontvangst van deze kennisgeving niet zou melden, zal deze beschouwd worden als zijnde ontvangen veertien dagen na haar ontvangst door de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart

Artikel 14.

Onderhavig Akkoord, alsmede elke wisseling van diplomatieke nota's overeenkomstig artikel 12, zullen geregistreerd worden op de Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

Artikel 15.

1) Onderhavig Akkoord zal bekrachtigd worden en de uitwisseling van de bekrachtigingsoorkonden zal zodra mogelijk te Brussel plaatsvinden.

2) Onderhavig Akkoord zal voorlopig in werking treden op de datum van zijn ondertekening en definitief na de uitwisseling der bekrachtigingsoorkonden.

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

Gedaan te Hakirya, de 30^e Juni 1952, overeenkomende met de 7^e Tammouz 5712, in tweevoudig exemplaar, in het Frans en in het Hebreeuws ; beide teksten hebben dezelfde rechtskracht.

*Voor de Belgische
Regering :*

(get.) du BOIS,
*Buitengewoon Gezant
en Gevolmachtigd
Minister van België
in Israël.*

*Voor de Israëlische
Regering :*

(get. Walter EYTAN,
*Directeur-Generaal van
het Ministerie
van Buitenlandse Zaken.*

ANNEXE

Section 1.

Itinéraires qui seront exploités par l'entreprise de transports aériens désignée par la Belgique :

Points situés en territoire belge	Points intermédiaires	Points de destination ou de passage en territoire israélien	Points au delà
1) Bruxelles	Vienne Point en Italie Belgrade Athènes	Lod	
2) Bruxelles	Vienne Point en Italie Belgrade Athènes	Lod	Baghdad Basrah ou Kuweit ou Dahran ou Bahrein Karachi Calcutta Rangoon Bangkok Manille Tokyo

L'entreprise désignée par la Belgique peut au cours de chaque vol omettre de faire escale à tout point précité pourvu que les services convenus sur ces itinéraires commencent en territoire belge.

Section 2.

Itinéraires qui seront exploités par l'entreprise de transports aériens désignée par Israël :

Points situés en territoire israélien	Points intermédiaires	Points de destination ou de passage en territoire belge	Points au delà
1) Lod	Athènes Belgrade Point en Italie Vienne	Bruxelles	
2) Lod	Athènes Belgrade Point en Italie Vienne	Bruxelles	Stockholm Point au Canada New-York

L'entreprise désignée par Israël peut au cours de chaque vol omettre de faire escale à tout point précité pourvu que les services convenus sur ces itinéraires commencent en territoire israélien.

BIJLAGE

Sectie 1.

De door België aangestelde onderneming voor luchtvervoer zal volgende reizen exploiteren :

Op Belgisch grondgebied gelegen plaatsen	Tussen-plaatsen	Plaatsen van bestemming of van overgang op Israëliisch grondgebied	Verdere plaatsen
1) Brussel	Wenen Plaats in Italië Belgrado Athene	Lod	
2) Brussel	Wenen Plaats in Italië Belgrado Athene	Lod	Bagdad Basra of Kuweit of Dahran of Bahrein Karachi Calcutta Rangoon Bangkok Manilla Tokio

De door België aangestelde onderneming mag tijdens elke vlucht nalaten op een van bovenvermelde plaatsen te landen, op voorwaarde dat de op deze reizen overeengekomen luchtvaartdiensten hun beginpunt hebben binnen het Belgisch grondgebied.

Sectie 2.

De door Israël aangestelde onderneming voor luchtvervoer zal volgende reizen exploiteren :

Op Israëliisch grondgebied gelegen plaatsen	Tussen-plaatsen	Plaatsen van bestemming of van overgang op Belgisch grondgebied	Verdere plaatsen
1) Lod	Athene Belgrado Plaats in Italië Wenen	Brussel	
2) Lod	Athene Belgrado Plaats in Italië Wenen	Brussel	Stockholm Plaats in Canada New-York

De door Israël aangestelde onderneming mag tijdens elke vlucht nalaten op een van bovenvermelde plaatsen te landen, op voorwaarde dat de op deze reizen overeengekomen luchtvaartdiensten hun beginpunt hebben binnen het Israëliisch grondgebied.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 30 janvier 1953, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'accord entre la Belgique et Israël, relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà et annexe, signés à Hakirya, le 30 juin 1952 », a donné en sa séance du 3 février 1953 l'avis suivant :

Le projet ne soulève pas d'observations.

La chambre était composée de

MM. J. SUETENS, premier président du Conseil d'Etat, président ;

M. SOMERHAUSEN et G. VAN BUNNEN, conseillers d'Etat ;

A. BERNARD et C. VAN REEPINGHEN, 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. SUETENS.

Le Greffier, — De Griffier,
(signé/w. get.) J. COOLEN.

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

Le 7 février 1953.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 30^e Januari 1953 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het akkoord tussen België en Israël betreffende de luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en verdere landen en bijlage, ondertekend op 30 Juni 1952, te Hakirya », heeft ter zitting van 3 Februari 1953 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit de

HH. J. SUETENS, eerste-voorzitter van de Raad van State, voorzitter ;

M. SOMERHAUSEN en G. VAN BUNNEN, raadsheren van State ;

A. BERNARD en C. VAN REEPINGHEN, 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. SUETENS.

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

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

De 7^e Februari 1953.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.