



Treaty Series No. 27 (1953)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of Belgium

for Air Services between and beyond
their respective territories

London, 8th May, 1951

together with Exchange of Notes signed at London
on 16th March, 1953

[Ratifications of the Agreement were exchanged
at Brussels on 21st January, 1953]

*Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament
by Command of Her Majesty
May 1953*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

SIXPENCE NET

Cmd. 8828

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF BELGIUM FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

London, 8th May, 1951

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

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944,⁽¹⁾ and

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

Have agreed as follows :—

ARTICLE 1

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

- (a) the term “ the Convention ” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof ;
- (b) the term “ designated airline ” means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification ;
- (c) the term “ change of gauge ” means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section ;
- (d) the term “ territory ” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State ; and
- (e) the terms “ air services,” “ international air service,” “ airline ” and “ stop for non-traffic purposes ” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2

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

⁽¹⁾ “ Treaty Series No. 8 (1953), ” Cmd. 8742.

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT BELGE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI RELATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELA

Londres, le 8 mai 1951

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

ARTICLE 1^{er}

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

- (a) le terme " la Convention " signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée en conformité de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement à la Convention ou aux Annexes, adopté en conformité des articles 90 et 94 de ladite Convention ;
- (b) l'expression : " entreprise de transports aériens désignée " signifie toute entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes aura désignée, par notification écrite faite à l'autre Partie Contractante, en conformité de l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens sur les itinéraires spécifiés dans ladite notification ;
- (c) l'expression " rupture de charge " signifie l'exploitation d'un service aérien par une entreprise de transports aériens désignée de telle façon qu'une section d'itinéraire est desservie par les aéronefs d'une capacité différente de celle des aéronefs affectés à une autre section ;
- (d) le terme " territoire " signifie, lorsqu'il se rapporte à un Etat, les territoires et eaux territoriales adjacentes qui sont sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat ; et
- (e) les expressions : " services aériens, " " service aérien international, " " entreprise de transports aériens " et " escale non commerciale " ont la signification qui leur est attribuée à l'Article 96 de la Convention.

ARTICLE 2

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

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

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
 - (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified.
- (3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party, whether or not such traffic is carried on a part of the journey by another airline or airlines.

ARTICLE 3

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

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

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

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

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

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

(2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises de transports aériens désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront, lorsqu'elles exploiteront un service convenu sur un itinéraire spécifié, des privilèges suivants :

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

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

ARTICLE 3

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

(2) A la réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent article, accorder sans délai à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées, l'autorisation d'exploitation idoine.

(3) Les autorités aéronautiques compétentes de l'une des Parties Contractantes pourront demander à l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante, la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par leurs lois et règlements d'application courante et habituelle à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, et en conformité des stipulations de la Convention.

(4) Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accepter la désignation d'une entreprise de transports aériens et de suspendre ou de révoquer l'octroi à une entreprise de transports aériens des privilèges prévus au paragraphe (2) de l'Article 2 du présent Accord ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice desdits privilèges par une entreprise de transports aériens lorsqu'elle ne sera pas convaincue qu'une part importante de la propriété et le contrôle 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 7 du présent Accord, toute entreprise, qui aura été désignée et autorisée, pourra commencer l'exploitation des services convenus dès que les prescriptions des paragraphes (1) et (2) auront été observées.

(6) Chaque Partie Contractante aura le droit de suspendre l'exercice des privilèges qui ont été accordés à une entreprise de transports aériens en vertu du paragraphe (2) de l'Article 2 du présent Accord ou de subordonner l'exercice desdits privilèges aux conditions qu'elle jugera nécessaires lorsque cette entreprise de transports aériens ne se sera pas 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

infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 4

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

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

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

ARTICLE 5

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

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the two Contracting Parties shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on the specified routes; their primary objective will be to provide, at a reasonable load factor, capacity adequate to the current and reasonably expected requirements for the transport of passengers, freight and mail originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

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

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

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 4

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

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

Ce traitement sera accordé en plus, et sans préjudice de celui que chacune des Parties Contractantes est tenue d'accorder en vertu de l'Article 24 de la Convention.

ARTICLE 5

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

(2) En exploitant les services convenus, les entreprises de transports aériens désignées de chacune des Parties Contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises des transports aériens de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas nuire indûment aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes itinéraires.

(3) Les services convenus assurés par les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties Contractantes, devront répondre aux besoins du public en ce qui concerne le transport sur les itinéraires spécifiés ; leur but principal sera d'assurer, suivant un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisant aux besoins courants et normalement prévisibles pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transports aériens.

(4) La capacité prescrite ci-dessus pourra s'augmenter d'une capacité supplémentaire suffisante pour le transport aérien du trafic international aussi bien en provenance qu'à destination d'endroits sur les itinéraires spécifiés dans les territoires d'Etats autres que celui qui désigne la ligne aérienne.

(5) Cette capacité supplémentaire correspondra aux besoins du trafic des régions que la ligne aérienne dessert, compte tenu des services aériens établis par les lignes aériennes de l'autre Partie Contractante et des Etats susmentionnés dans la mesure de leur trafic aérien international en provenance ou à destination de leurs territoires.

ARTICLE 6

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

- (i) that it is justified by reason of economy of operation ;
- (ii) that the aircraft used on the section on which less traffic is carried by the airline to and from the territory of the first Contracting Party are smaller in capacity than those used on the other section ;
- (iii) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connexion with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do ; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity ; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose ;
- (iv) that there is an adequate volume of through traffic ; and
- (v) that the provisions of Article 5 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

ARTICLE 7

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

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

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

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

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

ARTICLE 8

The competent aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be

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

- (i) l'économie de l'exploitation justifie cette rupture de charge ;
- (ii) les aéronefs employés sur la section où l'entreprise a un trafic moindre à destination ou en provenance du territoire de la première Partie Contractante doivent avoir une capacité inférieure à celle des aéronefs employés sur l'autre section ;
- (iii) les aéronefs de moindre capacité n'assurent ce service qu'en correspondance avec les aéronefs de capacité supérieure ; les premiers arriveront au point de la rupture de charge dans le but de transporter le trafic provenant ou destiné aux plus gros appareils et leur capacité sera fixée essentiellement à cette fin ;
- (iv) il y a un volume suffisant de trafic en parcours direct ;
- (v) les dispositions de l'Article 5 du présent Accord régissent tous les arrangements relatifs à la rupture de charge.

ARTICLE 7

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

(2) Les tarifs auxquels le paragraphe (1) du présent Article se réfère ainsi que les taux de commission d'agence afférents à ces tarifs seront, si possible, établis de commun accord par les entreprises de transports aériens désignées et intéressées pour chacun des itinéraires spécifiés, et après consultation des autres entreprises qui desservent toute autre partie de cet itinéraire. Si c'est possible, cet accord sera conclu en suivant la procédure d'établissement des tarifs de l'Association Internationale du Transport Aérien. Les tarifs, ainsi convenus, seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes.

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

(4) Si les autorités aéronautiques compétentes ne peuvent approuver un tarif quelconque qui leur est proposé en conformité du paragraphe (2) du présent article ou ne peuvent déterminer un tarif quelconque en conformité des stipulations du paragraphe (3) du présent article, le différend sera réglé en conformité des stipulations de l'Article 10 du présent Accord.

(5) Sans préjudice du paragraphe (3) de l'Article 10 du présent Accord, aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques compétentes n'en sont pas satisfaites.

ARTICLE 8

Les autorités aéronautiques compétentes d'une Partie Contractante fourniront aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante, à leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont

reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 9

There shall be regular and frequent consultation between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

ARTICLE 10

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation:—

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

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

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

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

ARTICLE 11

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

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

ARTICLE 12

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

elles peuvent avoir normalement besoin pour revoir la capacité fournie sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie Contractante. Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume des transports effectués par ces entreprises sur les lignes convenues, de même que la provenance et la destination de ce trafic. 533

ARTICLE 9

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 10

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

(2) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à s'entendre après négociations :

(a) elles pourront soumettre le différend à un Tribunal d'arbitrage désigné de commun accord ou à quelque autre personne ou organisme, ou

(b) si elles ne sont pas d'accord à ce sujet, ou si après avoir décidé d'en référer à un Tribunal d'arbitrage elles ne peuvent s'entendre sur sa composition, l'une ou l'autre Partie Contractante pourra soumettre le litige au Tribunal compétent qui pourra, dans la suite, être institué au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ou, en l'absence de pareil Tribunal, à la Cour Internationale de Justice.

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

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

ARTICLE 11

(1) Si l'une des Parties Contractantes juge qu'il est désirable de modifier une disposition du présent Accord ou de son Annexe, cette modification, si les Parties Contractantes en conviennent, entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

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

ARTICLE 12

Le présent Accord annule toute autorisation, privilège ou concession existant au moment de son entrée en vigueur et qui aurait été accordée pour un motif quelconque par l'une des Parties Contractantes aux compagnies de transport aérien de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 13

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

ARTICLE 14

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

ARTICLE 15

(1) The present Agreement shall be subject to ratification and instruments of ratification shall be exchanged in Brussels as soon as possible.⁽²⁾

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

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

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

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

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

(L.S.) HERBERT MORRISON.

For the Government of Belgium :

(L.S.) OBERT DE THIEUSIES.

⁽²⁾ 21st January, 1953.

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

ARTICLE 14

Le présent Accord, ainsi que tout échange de notes diplomatiques en conformité de l'Article 11, seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et à l'Organisation des Nations Unies.

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.

(3) Si l'échange des instruments de ratification n'a pas lieu endéans les deux ans à partir de la date de la signature, une Partie Contractante peut mettre fin à l'application provisoire de l'Accord par un préavis de six mois donné par écrit à l'autre Partie Contractante.

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

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

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

(L.S.) HERBERT MORRISON.

Pour le Gouvernement belge :

(L.S.) OBERT DE THIEUSIES.

SCHEDULE

SECTION I

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

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

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

SECTION II

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

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

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

* Non-traffic stops.

ANNEXE

537

SECTION I

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

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

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par le Royaume-Uni peut, ou pourront, au cours de chaque vol, omettre de faire escale à l'un des points précités, pourvu que les services convenus sur ces itinéraires commencent en un point situé sur le territoire du Royaume-Uni.

SECTION II

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

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

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par la Belgique peut, ou pourront, au cours de chaque vol, omettre de faire escale à l'un des points précités, pourvu que les services convenus sur ces itinéraires commencent en un point situé sur le territoire belge.

(¹) Escales non commerciales.

EXCHANGE OF NOTES

No. 1

*The Belgian Ambassador at London to the Secretary of State
for Foreign Affairs*

M. le Secrétaire d'Etat,

Londres, le 16 mars 1953.

J'ai l'honneur de référer votre Excellence à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement belge relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé à Londres le 8 mai 1951, et de proposer que le point situé dans le Royaume-Uni mentionné à l'itinéraire 6 de la Section II de l'Annexe à l'Accord soit Manchester.

Je propose en conséquence à votre Excellence que l'itinéraire 6 de la Section II de l'annexe soit amendé et se lise comme suit: Bruxelles-Manchester-Shannon-Canada-Etats-Unis d'Amérique.

Si cette proposition peut être acceptée par le Gouvernement du Royaume-Uni, j'ai l'honneur de suggérer que cette Note et la réponse de votre Excellence à celle-ci constituent un accord entre nos deux Gouvernements.

En remerciant d'avance votre Excellence de ce qu'elle voudra bien faire à cet égard, je saisis, &c.

OBERT DE THIEUSIES.

Translation of No. 1

Belgian Embassy,

M. le Secrétaire d'Etat,

London, 16th March, 1953.

I have the honour to refer your Excellency to the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Belgian Government relative to air services between and beyond their respective territories, signed at London on 8th May, 1951, and to propose Manchester as the point in the United Kingdom referred to in Route 6 of Section II of the Annex to the Agreement.

I therefore propose to your Excellency that Route 6 of Section II of the Annex be amended and read as follows: Brussels-Manchester-Shannon-Canada-United States of America.

If this proposal can be accepted by the Government of the United Kingdom, I have the honour to suggest that this Note and your Excellency's reply thereto constitute an Agreement between our two Governments.

In thanking your Excellency in advance I avail, &c.

OBERT DE THIEUSIES.

No. 2

*The Secretary of State for Foreign Affairs to the Belgian
Ambassador at London*

Foreign Office, S.W. 1,

Your Excellency,

16th March, 1953.

I have the honour to acknowledge receipt of your Excellency's Note of to-day's date, which reads as follows:—

[As in No. 1.]

In reply I have the honour to inform your Excellency that this proposal is acceptable to the Government of the United Kingdom who accordingly agree to regard your Excellency's Note and this reply as constituting an agreement between our two Governments.

I have, &c.

(For the Secretary of State),

J. E. COULSON.