

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2001-2002

26 APRIL 2002

Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Koeweit, en met Bijlage, ondertekend te Brussel op 28 april 1999

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	4
Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Koeweit inzake luchtvervoer	5
Voorontwerp van wet	20
Advies van de Raad van State	21

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2001-2002

26 AVRIL 2002

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de L'État du Koweït relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 28 avril 1999

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	4
Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'État du Koweït sur le transport aérien	5
Avant-projet de loi	20
Avis du Conseil d'État	21

MEMORIE VAN TOELICHTING

Ondanks zijn symboolwaarde van ongebondenheid is het luchtruim staatkundig slechts in dezelfde mate vrij als de zee. In de territoriale nabijheid en boven het grondgebied van een Staat geldt diens recht van soevereiniteit, waarbij er slechts vrije toegang is voor de luchtvaartuigen van de eigen nationaliteit. Op deze algemene en principiële onvrijheid kunnen uitzonderingen gemaakt worden door expliciete afwijkingen die naar hun voorwerp als de vijf vrijheden van de lucht werden onderscheiden.

Deze vrijheden behelzen het recht van overvliegen, het recht van niet-commerciële landing en de rechten van respectievelijk aan en van boord brengen en doorvoeren van commerciële lading nl. passagiers en hun bagage, vracht en post.

Het internationaal gouvernementeel luchtvaartbestel heeft de toekenning van deze vrijheden niet mondiaal kunnen bewerkstelligen. Elke multilaterale benadering kent beperkingen hetzij in de soort van vrijheid die wordt toegekend, hetzij in de hoedanigheid van de begunstigde of in de regionale toepassingssfeer. Een doorbraak op dit gebied ligt evenwel ter discussie.

Ondertussen moeten de Staten bilaterale gesprekken voeren waarbij het geregeld luchtvervoer tussen de partijen van restrictief tot uiterst liberaal, maar immer soeverein wordt bepaald.

Deze bilaterale luchtvaartakkoorden behelzen de beginselen van de opsomming van de uitgewisselde vrijheden, de aanwijzing van de luchtvervoerders, de capaciteit van de ingezette vervoersmiddelen, de reizen en landingspunten, de tarievenregeling en de beveiliging van de vluchten. Zij verwijzen herhaaldelijk naar de nationale luchtvaartoverheden en de aangewezen vervoerders voor het administratief en operationeel inwerkingstellen van het akkoord. In België worden daarbij het Bestuur van de Luchtvaart van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en één of meer specifiek aan te wijzen luchtvaartmaatschappijen bedoeld.

Zulk bilateraal akkoord vindt zijn plaats tussen een 100-tal akkoorden van dezelfde strekking die België met verschillende Staten heeft afgesloten en van tijd tot tijd, naargelang van de behoeften, herzielt of aanpast.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Symbole de liberté, d'infini, les cieux ne sont pas l'univers sans entraves que l'on imagine; sur le plan juridique, «l'espace aérien», domaine des Etats, n'est «libre» que dans la même mesure où l'on peut dire que la mer est «libre». A proximité et au-dessus de son territoire, chaque Etat fait en effet valoir son droit de souveraineté, ce qui signifie que le libre accès ne vaut que pour les aéronefs possédant sa nationalité. Cette absence généralisée de liberté au niveau du principe permet néanmoins des exceptions dans la pratique, grâce à un système de dérogations explicitement consenties, portant sur des points précis et connues sous le nom des «cinq libertés de l'air.»

Ces libertés consistent en divers droits: le droit de survol, le droit d'effectuer des escales non commerciales et les droits d'embarquer, de débarquer et de faire transiter une charge commerciale, c'est-à-dire des passagers et leurs bagages, des marchandises et du courrier.

Les instances qui, au niveau international, régissent le transport aérien, ne sont pas parvenues à faire reconnaître ces libertés universellement. Chaque approche multilatérale est frappée de restrictions, que ce soit au niveau de la nature des libertés accordées, de la qualité du bénéficiaire ou de la région où elle s'applique; des négociations sont toutefois en cours dans ce domaine qui pourraient débloquer la situation.

Entre-temps, les Etats en sont réduits à mener des négociations bilatérales, où les parties définissent les modalités du trafic aérien régulier entre leurs pays, modalités qui vont du très restrictif au très libéral, mais qui sont toujours fixées en toute souveraineté.

Ces accords aériens bilatéraux s'articulent autour de principes bien établis: énumération des libertés échangées, désignation des entreprises de transport aérien habilitées, capacité des moyens de transports exploités, routes et points d'atterrissage, dispositions en matière de tarifs et sécurité des vols. En maints endroits, ces accords laissent aux autorités aéronautiques nationales et aux entreprises de transport aérien désignées le soin de mettre en œuvre leurs dispositions sur le plan administratif et opérationnel. En Belgique, il s'agit de l'Administration de l'Aéronautique du Ministère des Communications et de l'Infrastructure et d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien à désigner de manière plus spécifique.

Un accord bilatéral de ce type s'inscrit parmi les quelque cent accords que la Belgique a conclus en cette matière avec différents Etats, et qu'elle est parfois amenée à réviser ou à adapter suivant les nécessités.

Ofschoon de materies behandeld in de luchtvaartakkoorden hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van het federale Ministerie van Verkeer en Infrastructuur vallen, stelt dit ministerie zowel de prerogatieven van het federale Ministerie van Financiën ten aanzien van de aspecten douane en belasting op de inkomens als van de Gewesten, die toezicht houden op het beheer van de regionale luchthavens, veilig.

Het stelt de Gewesten in kennis van geplande bilaterale onderhandelingen zodat ze hun wensen kenbaar kunnen maken.

Van alle bepalingen behandeld in een luchtvaartakkoord kan alleen de Bijlage «Routetabel» bij de Overeenkomst, voor de Gewesten een weerslag hebben op de exploitatie van hun luchthavens.

In deze Bijlage worden de punten vermeld waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen in België mogen vliegen.

Zo kan de betrokken Overeenkomstsluitende Partij omwille van haar economische belangen of onder invloed van promotiecampagnes uitgaande van de Gewesten evenwel op elk ogenblik en volkomen soeverein deze keuze uitoefenen of wijzigen ten gunste van één of meer andere Belgische luchthavens.

Het voorliggend akkoord met Koeweit werd ondertekend te Brussel op 28 april 1999.

Het akkoord en zijn uitvoeringsbepalingen voorzien in alle exploitatiemogelijkheden die de luchtvaartmaatschappijen van beide landen wensen, zowel op het gebied van het aantal vluchten per week als op het gebied van de uitgewisselde rechten.

Met toepassing van artikel 167 van de grondwet worden de Kamers hierbij om hun instemming verzocht.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

Bien que les matières couvertes par les accords aériens ressortent essentiellement de la compétence du Ministère fédéral des Communications et de l'Infrastructure, ce ministère sauvegarde les prérogatives tant du Ministère fédéral des Finances que aux volets douane et imposition des revenus que celles des Régions ayant sous leur tutelle la gestion des aéroports régionaux.

Il notifie aux Régions la tenue de négociations bilatérales, ce qui leur permet d'exprimer leurs desiderata.

Parmi toutes les dispositions traitées dans un accord aérien, seule l'annexe à l'accord, intitulée «Tableau des routes», est susceptible d'avoir un impact sur les Régions quant à l'exploitation de leurs aéroports.

Cette annexe mentionne les points que les entreprises de transport aérien désignées pourront desservir en Belgique.

Ainsi, la Partie contractante concernée peut opérer ou modifier son choix à tout moment et ce, en toute souveraineté, au profit d'un ou d'autres aéroports belges suite à ses intérêts économiques ou sous l'influence d'actions promotionnelles émanant des Régions.

Le présent accord avec le Koweït a été signé à Bruxelles le 28 avril 1999.

Cet accord et ses modalités d'exécution couvrent toutes les facettes d'exploitation souhaitées par les compagnies aériennes des deux pays et ce, tant au point de vue du nombre de vols hebdomadaires qu'au point de vue des droits réciproques.

L'accord visé ici est présenté aux Chambres en vue de son assentiment conformément à l'article 167 de la Constitution.

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Mobiliteit en Vervoer,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Mobiliteit en Vervoer zijn ermee gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Koeweit, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 28 april 1999, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 8 april 2002.

ALBERT

Van Koningswege:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre de la Mobilité et des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre de la Mobilité et des Transports sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 28 avril 1999, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 8 avril 2002.

ALBERT

Par le Roi:

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

Le ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

(VERTALING)

(TRADUCTION)

OVEREENKOMST**ACCORD****AGREEMENT**

tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Koeweit inzake luchtvervoer

entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Etat du Koweït relatif au transport aérien

between the Kingdom of Belgium and the State of Kuwait on air services

DE REGERING VAN DE STAAT KOEWAIT

LE GOUVERNEMENT DE L'ETAT DU KOEWAIT

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

en

et

and

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT

Hierna Overeenkomstsluitende Partijen genoemd;

Désignés ci-après comme Parties Contractantes;

Hereinafter called the Contracting Parties;

VERLANGENDE de luchtdiensten tussen de Staat Koeweit en het Koninkrijk België te ontwikkelen en, in de grootst mogelijk mate, de internationale samenwerking in deze sector te bevorderen,

DESIREUX de développer les Services aériens entre l'Etat du Koweït et le Royaume de Belgique et de promouvoir dans la plus large mesure du possible la coopération internationale en ce domaine,

DESIRING to foster the development of Air Services between the State of Kuwait and the Kingdom of Belgium and to promote in the greatest possible measure international cooperation in this field,

VERLANGENDE op deze diensten de principes en bepalingen toe te passen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart en van de Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten die op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werden opengesteld, zijn overeengekomen als volgt:

DESIREUX de soumettre ces services aux principes et aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services aériens Internationaux ouvert à la signature à Chicago le sept décembre 1944, sont convenus de ce qui suit:

DESIRING to apply to these services the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation and of the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, have agreed as follows:

ARTIKEL 1**ARTICLE 1****ARTICLE 1***Begripsomschrijvingen**Définitions**Definitions*

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij het zinsverband anders vereist:

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

For the purpose of this agreement, unless the text otherwise requires:

a) «VERDRAG» betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

a) «LA CONVENTION» signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944 et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des Annexes ou de la Convention adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces Annexes et modifications aient été adoptées par les deux Parties Contractantes;

a) «THE CONVENTION» means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Article 90 and 94 thereof so far as these Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

b) «OVEREENKOMST» betekent deze Overeenkomst, haar Bijlage, en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;

b) Le terme «ACCORD» signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification à cet Accord ou à l'Annexe;

b) The term «AGREEMENT» means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;

c) «LUCHTVAARTAUTORITEITEN» betekent voor de Staat Koeweit, het Directoraat-generaal van de Burgerluchtvaart en voor het Koninkrijk België het Ministerie van Verkeerswezen (Bestuur van de Burgerluchtvaart) of in beide gevallen iedere andere persoon of autoriteit die gemachtigd is de functies van desbetreffende autoriteiten te vervullen;

c) «AUTORITES AERONAUTIQUES» signifie dans le cas de l'Etat du Koweït, la Direction générale de l'Aviation Civile, dans le cas du Royaume de Belgique, le Ministère des Communications (Administration de l'Aviation Civile) ou dans les deux cas, toute autre personne ou autorité habilitée à exercer les fonctions qu'exercent lesdites autorités;

c) «AERONAUTICAL AUTHORITIES» means in the case of the State of Kuwait, the Directorate general of Civil Aviation, in the case of the Kingdom of Belgium, the Ministry of Communications (Civil Aviation Administration), or in both cases any other person or agency authorised to perform the functions exercised by the said authorities;

d) «AANGEWEEZEN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ» betekent een luchtvaartmaatschappij die een Overeenkomstsluitende Partij heeft aangewezen door middel van een geschrift aan de andere Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met artikel 3 van deze Overeenkomst als een luchtvaartmaatschappij die de overeengekomen diensten op de omschreven routes zal uitbaten overeenkomstig artikel 2 van deze Overeenkomst;

e) «GRONDGEBIED», «LUCHTDIENST», «INTERNATIONALE LUCHTDIENST», en «LANDING VOOR ANDERE DAN VERKEERSDOELEINDEN» hebben inzake deze Overeenkomst de betekenis die hun is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

f) «CAPACITEIT» betekent:

I. met betrekking tot een luchtvaartuig, het nuttige laadvormogen van dat luchtvaartuig op een route of een gedeelte van een route;

II. met betrekking tot een omschreven luchtdienst de capaciteit van het op zulke dienst gebruikte luchtvaartuig vermenigvuldigd met de uitgebate frequentie door dit luchtvaartuig tijdens een gegeven periode op een route of een gedeelte van een route;

g) de uitdrukking «TARIEF» betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agent-schapvoering en andere hulpdiensten, echter met uitsluiting van vergoedingen of voorwaarden voor het vervoer van post;

h) «TABEL», betekent de routetabel aangehecht aan deze Overeenkomst of zoals gewijzigd overeenkomstig de bepalingen van lid 3 van artikel 15 van deze Overeenkomst. De tabel maakt een integraal deel uit van deze Overeenkomst en elke verwijzing naar de Overeenkomst sluit verwijzing naar de tabel in, tenzij anders bepaald;

ARTIKEL 2

Verlening van rechten en voorrechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten bepaald in deze Overeenkomst voor het instellen en uitbaten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van internationale luchtdiensten op de omschreven routes in het desbetreffende deel van de tabel (hierna onderscheidenlijk «OVEREENGEKOMEN DIENSTEN» en «OMSCHREVEN ROUTES» genoemd.

d) «ENTREPRISE DE TRANSPORT AERIEN DESIGNEE» signifie une entreprise de transport aérien qu'une Partie Contractante désigné par écrit à l'autre Partie Contractante conformément à l'Article (3) du présent Accord en tant qu'entreprise de transport aérien qui exploitera les services convenus sur les routes spécifiées conformément à l'Article (2) du présent Accord;

e) «TERRITOIRE», «SERVICE AERIEN», «SERVICE AERIEN INTERNATIONAL» et «ESCALE NON COMMERCIALE» ont, pour le présent Accord, la signification qui leur est attribuée dans les Articles 2 et 96 de la Convention;

f) «CAPACITE» signifie:

I) pour un aéronef, la charge marchande disponible de cet aéronef sur une route ou portion de route;

II) pour un service aérien spécifié, la capacité de l'aéronef utilisé pour ce service multiplié par la fréquence exploitée par cet aéronef au cours d'une période donnée sur une route ou portion de route;

g) Le terme «TARIFS» signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier;

h) «TABLEAU» signifie le tableau des routes annexé au présent Accord ou tel qu'amendé en application des dispositions du paragraphe (3) de l'Article (15) du présent Accord. Le tableau fait partie intégrante du présent Accord et toutes références à l'Accord incluront la référence au tableau à moins que le contexte n'en dispose autrement.

ARTICLE 2

Octroi de droits et de privilèges

1) Chaque Partie Contractante octroie à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de permettre à son entreprise de transport aérien désignée d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans la section appropriée à cet effet du tableau (ci-après respectivement dénommés «SERVICES CONVENUS» et «ROUTES SPECIFIEES»).

d) «DESIGNATED AIRLINE» means an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article (3) of this agreement as being an airline which is to operate the agreed air services on the routes specified in accordance with Article (2) of this Agreement.

e) «TERRITORY» «AIR SERVICE» «INTERNATIONAL AIR SERVICE» and «STOP FOR NON TRAFFIC PURPOSES» shall for the purpose of this Agreement, have the meaning laid down in Article 2 and 96 of the Convention;

f) «CAPACITY» means:

I) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route.

II) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

g) The term «TARIFF» means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

h) «SCHEDULE» means the route schedule annexed to this agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph (3) of Article (15) of this Agreement. The schedule forms an integral part of this agreement and all references to the Agreement shall include reference to the schedule except where otherwise provided.

ARTICLE 2

Granting of rights and privileges

1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the appropriate section of the schedule thereto (herein after called «AGREED SERVICES» and «SPECIFIED ROUTES» respectively).

2. Met inachtneming van de bepalingen van deze Overeenkomst, zal de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij bij de uitbating van een overeengekomen dienst op een omschreven route van de volgende rechten genieten:

(a) om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;

(b) om op het voornoemd grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en

(c) om op het voornoemd grondgebied te landen in een omschreven punt of punten voor die route in de tabel voor het afzetten of opnemen van passagiers, post en vracht in internationaal verkeer.

3. Geen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing en vergunning

1. De overeengekomen diensten op de omschreven routes kunnen elk ogenblik begonnen worden mits:

a) de Overeenkomstsluitende Partij, waaraan de rechten bepaald in artikel 2 werden verleend, een luchtvaartmaatschappij schriftelijk heeft aangewezen, en

b) de Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten verleent, de aangewezen luchtvaartmaatschappij de toelating verleend heeft om de luchtdiensten aan te vatten.

2. De Overeenkomstsluitende Partij, die deze rechten verleent, zal zonder verwijl behoudens de bepalingen van leden 3 en 4 van dit artikel voornoemde vergunning voor het uitvoeren van de overeengekomen diensten afgeven mits een tarief voor deze overeengekomen diensten werd vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel 13 van deze Overeenkomst.

3. Van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij kan geëist worden de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat ze in staat is te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften, welke die Overeenkomstsluitende Partij, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

2) Conformément aux dispositions du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante bénéficiera pour l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée des privilèges suivants:

a) survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante;

b) faire des escales non commerciales dans ledit territoire, et

c) faire des escales dans ledit territoire en un point ou des points spécifiés pour cette route dans le Tableau afin d'y débarquer et d'y embarquer des passagers, du courrier et des marchandises en trafic international.

3) Rien dans le paragraphe 1 du présent Article ne saurait être interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

ARTICLE 3

Désignation et autorisation

1) Les services convenus sur les routes spécifiées peuvent débuter à tout moment pour autant que:

a) la Partie Contractante, à laquelle les droits spécifiés à l'Article 2 ont été octroyés, ait désigné par écrit une entreprise de transport aérien, et que

b) la Partie Contractante octroyant ces droits ait autorisé l'entreprise de transport aérien désignée à débuter les services aériens.

2) La Partie Contractante octroyant ces droits délivrera sans délai en respect des dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent Article, ladite autorisation pour exploiter les services convenus pour autant qu'un tarif ait été établi pour ces services convenus conformément aux dispositions de l'Article 13 du présent Accord.

3) L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante peut être obligée de prouver à l'autre Partie Contractante qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliquées par cette Partie Contractante à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

2) Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of 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 point or points specified for that route in the Schedule for the purpose of discharging and of taking on international traffic in passengers, mail and cargo.

3) Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation and authorization

1) The agreed services on the specified routes may be started at any time, provided:

a) the Contracting Party to whom the rights specified in Article 2 have been granted, has designated an airline in writing, and

b) the Contracting Party granting these rights has authorised the designated airline to initiate the air services.

2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, give without undue delay the said authorisation to operate the agreed services, provided that a tariff in respect of the agreed services shall have been established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

3) The airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfill the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de uitoefening van de rechten verleend in artikel 2 van deze Overeenkomst te weigeren aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij indien deze luchtvaartmaatschappij op verzoek niet in staat is aan te tonen dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de betrokken luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen of rechtspersonen.

ARTIKEL 4

Intrekking, beperking en oplegging van voorwaarden

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de uitoefening van de rechten bepaald in artikel 2 van deze Overeenkomst door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten of zodanige voorwaarden op te leggen, die haar noodzakelijk lijken bij de uitoefening door deze luchtvaartmaatschappij van de rechten, waar de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft ten overstaan van de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, of in geval ze nalaat te exploiteren overeenkomstig de voorwaarden voorgeschreven in deze Overeenkomst op voorwaarde dat het recht slechts uitgeoefend wordt na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig de bepalingen van artikel 15 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijke opschorting of opleggen van voorwaarden noodzakelijk wordt geacht teneinde verdere inbreuken van wetten en reglementen te voorkomen of in het belang van de luchtvaartveiligheid.

2. In geval van optreden door één van de Overeenkomstsluitende Partijen krachtens dit artikel, zal dit geen afbreuk doen aan de rechten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 5

Gebruiksvergoedingen voor luchthavens en voorzieningen

De vergoedingen opgelegd op het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen aan het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke worden opgelegd aan luchtvaartuigen van de nationale luchtvaartmaatschappij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.

4) Chaque Partie Contractante peut refuser l'exercice des privilèges accordés par l'Article 2 du présent Accord à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante lorsque cette entreprise de transport aérien ne peut prouver sur demande qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ses ressortissants ou organismes.

ARTICLE 4

Révocation, limitation et imposition de conditions

1) Chaque Partie Contractante aura le droit de suspendre l'exercice des privilèges spécifiés à l'Article 2 du présent Accord par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ou d'imposer les conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice par cette entreprise de transport aérien des privilèges pour lesquels cette entreprise ne se conforme pas avec les lois et règlements de la Partie Contractante octroyant ces privilèges ou dans le cas où elle n'opère pas selon les conditions prescrites dans le présent Accord; sauf suspension immédiate ou imposition de conditions considérées nécessaires pour prévenir toute information continue aux lois et règlements ou dans l'intérêt de la sécurité aérienne, le droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante conformément aux dispositions de l'Article 15 du présent Accord.

2) Dans l'éventualité d'une action par l'une des Parties Contractantes en application du présent Article, aucun préjudice ne sera porté aux droits des deux Parties Contractantes.

ARTICLE 5

Redevances d'aéroport et installations

Les redevances imposées sur le territoire de chaque Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes à l'aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont imposées à l'aéronef d'une entreprise de transport aérien nationale assurant des services aériens internationaux similaires.

4) Each Contracting Party may withhold the exercise of the privileges provided for in Article 2 of this Agreement from an airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or corporations.

ARTICLE 4

Revocation, limitation and imposition of conditions

1) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the privileges specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by that airline of those privileges 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 this Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is considered necessary to prevent further infringement of laws or regulations or is in the interest of aviation safety, the right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

2) In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of both Contracting Parties shall not be prejudiced.

ARTICLE 5

Airports and facility charges

The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of the national airline engaged in similar international air services.

ARTIKEL 6

Vrijstelling van Douanerechten en andere lasten

1. De luchtvaartuigen uitgebaat in internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij alsook de normale vliegtuiguitrusting, de reserveonderdelen, brandstof en smeermiddelen en boordproviand (met inbegrip van voedsel, dranken en tabak) aan boord van voornoemd vliegtuig worden vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere taksen en rechten bij aankomst op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij in zoverre dat deze uitrusting en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven tot de wederuitvoer.

2. De brandstof en smeermiddelen, de reserveonderdelen, de normale vliegtuiguitrusting en het boordproviand ingevoerd op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij door of voor rekening van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord genomen van het luchtvaartuig uitgebaat door deze luchtvaartmaatschappij en alleen bestemd voor gebruik tijdens de exploitatie van internationale luchtdiensten zullen vrijgesteld worden van alle rechten en taksen inbegrepen douanerechten en inspectiekosten opgelegd op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, zelfs wanneer deze voorraden gebruikt worden op de gedeelten van de reis uitgevoerd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar ze aan boord zijn genomen. De producten waarvan sprake hierboven kunnen onder toezicht en controle van de douane geplaatst worden.

3. De normale vliegtuiguitrusting, de reserveonderdelen, het boordproviand en de brandstof en smeermiddelen die aan boord van het luchtvaartuig van elke Overeenkomstsluitende Partij worden bewaard kunnen alleen maar worden afgezet op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij mits het akkoord van de douaneautoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij die kunnen eisen dat deze producten onder hun toezicht worden geplaatst tot ze terug worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. De verplaatsbare eigendommen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, de kantoorbenodigdheden, het handlingmateriaal, de reisdocumenten inbegrepen luchtvaarttickets, luchtvrachtbrieven alsmede publiciteitsmateriaal en geschenken, ingevoerd op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en taksen.

ARTICLE 6

Exemptions de droits de douane et autres charges

1) Les aéronefs exploités en services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie Contractante, ainsi que l'équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures en carburant et huiles lubrifiantes et les provisions de bord (y compris la nourriture, les boissons et le tabac) à bord de cet aéronef seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres taxes et droits à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour autant que cet équipement et ces fournitures restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2) Les fournitures de carburant, huiles lubrifiantes, des pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits sur le territoire de chaque Partie Contractante par ou au nom de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ou prise à bord de l'aéronef exploité par cette entreprise de transport aérien et destinés uniquement à être utilisés pour l'exploitation de services aériens internationaux seront exemptés de tous droits et taxes y inclus les droits de douane et les frais d'inspection imposés dans le territoire de la première Partie Contractante et ce, même si ces fournitures sont utilisées sur la section du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante où ils ont été pris à bord. Les matériaux dont question ci-dessus peuvent être placés sous surveillance et contrôle des douanes.

3) L'équipement normal des aéronefs, les pièces de rechange, les provisions de bord et les fournitures en carburant et huiles lubrifiantes gardées à bord des aéronefs de chaque Partie Contractante peuvent être uniquement déchargés dans le territoire de l'autre Partie Contractante avec l'accord des autorités douanières de cette Partie Contractante qui peuvent exiger que ces matériaux soient placés sous leur supervision jusqu'à ce qu'elles soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

4) Les propriétés mobiles d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante, l'équipement de bureaux, l'équipement d'escale, les documents de voyage y inclus les billets, les lettres de transport aérien ainsi que le matériel publicitaire et cadeaux introduits sur le territoire de l'autre Partie Contractante seront exemptés de tous droits de douane, de frais d'inspection et autres droits et taxes.

ARTICLE 6

Exemptions from custom duties and other charges

1) Aircraft operated on international air services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced in the territory of each Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international air services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when those supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that those materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4) Moveable properties of the designated airline of one Contracting Party, office equipment, stationary, travel documents including airline tickets, airway bills as well as publicity material and give-away items, introduced in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes.

ARTIKEL 7

Financiële bepalingen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht te verlenen tot het vrijelijk overmaken, aan de officiële wisselkoers, van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven op haar grondgebied voor het vervoer van passagiers, bagage, post en vracht door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Wanneer het betalingssysteem tussen de Overeenkomstsluitende Partijen geregeld is door een bijzondere overeenkomst, zal deze overeenkomst van toepassing zijn.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke der Overeenkomstsluitende Partijen zal vrijgesteld zijn van belasting op inkomsten of andere gelijkaardige belastingen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor wat betreft haar winsten of baten uit de exploitatie van de diensten.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de nodige schikkingen treffen in overeenstemming met zijn wetten teneinde de toepassing van de bepalingen van dit artikel mogelijk te maken.

ARTIKEL 8

Technische en commerciële vertegenwoordiging

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij zal, overeenkomstig de wetten en reglementen inzake toegang, verblijf en tewerkstelling van de andere overeenkomstsluitende Partij, gemachtigd worden op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij eigen bestuurspersoneel, technische en operationele personeelsleden alsook andere specialisten die nodig zijn voor het verstrekken van luchtdiensten binnen te brengen en er te houden.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht luchtvervoer op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij hetzij te verkopen, hetzij rechtstreeks of via vertegenwoordigers aangesteld door de aangewezen luchtvaartmaatschappij.

ARTIKEL 9

Reglementen aangaande binnenkomst, in- en uitklaring

1. De wetten, regels en reglementen in voege in een Overeenkomstsluitende Partij

ARTICLE 7

Dispositions financières

1) Chaque Partie Contractante s'engage à accorder à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement, au taux officiel de change, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé sur son territoire suite au transport de passagers, bagages, courrier et marchandises par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante. Si le système des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, cet accord sera d'application.

2) L'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties Contractantes sera exemptée de taxe sur les revenus ou autres taxes similaires sur le territoire de l'autre Partie Contractante quant à ses gains ou bénéfices échus de l'exploitation des services.

3) Chaque Partie Contractante prendra toute disposition nécessaire conformément à ses lois en vue de permettre la mise en application des dispositions du présent Article.

ARTICLE 8

Représentation technique et commerciale

1) L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante sera autorisée, conformément aux lois et règlements relatifs à l'entrée, la résidence et l'emploi de l'autre Partie Contractante, à affecter et maintenir sur le territoire de l'autre Partie Contractante les membres de leur personnel de gestion, technique, opérationnel et autres spécialistes nécessaires à la fourniture des services aériens.

2) L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante aura le droit de vendre du transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante soit directement ou soit par l'intermédiaire d'agents désignés par l'entreprise de transport aérien désignée.

ARTICLE 9

Règlements concernant l'entrée et le dédouanement

1) Les lois, règles et règlements en vigueur dans une Partie Contractante

ARTICLE 7

Financial provisions

1) Either Contracting Party undertakes to grant the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Contracting Party. Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.

2) The designated airline of each of the Contracting Parties shall be exempt from income tax or other similar taxes in the territory of the other Contracting Party in respect of the gains or profits accruing to it from the operation of the services.

3) Each Contracting Party shall take such action as may be necessary in terms of its laws to enable the provisions of this article to take effect.

ARTICLE 8

Technical and commercial representation

1) The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

2) The designated airline of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airline.

ARTICLE 9

Entry and clearance regulations

1) The laws, rules and regulations in force at one Contracting Party relating to

betreffende de binnenkomst op en het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht van een luchtvaartuig (zoals reglementen betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine) zullen van toepassing zijn op de passagiers, bemanning of vracht van het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij tijdens het verblijf op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.

2. Passagiers op doorreis op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij zullen aan een vereenvoudigde douane en immigratiecontrole onderworpen worden. Bagage en vracht zullen vrijgesteld worden van douanerechten, inspectiekosten en andere nationale rechten en lasten wanneer ze in directe doorreis zijn.

ARTIKEL 10

Bepalingen inzake capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij krijgt billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op elke omschreven route tussen hun wederzijdse grondgebieden in overeenstemming met artikel 2 van deze Overeenkomst.

2. Bij het exploiteren van overeengekomen diensten op de omschreven routes in overeenstemming met artikel 2 van deze Overeenkomst, zal de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij rekening houden met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij ten einde de luchtdiensten die deze laatste maatschappij op het geheel of op een gedeelte van de routes onderhoudt niet op onrechtmatige wijze te treffen.

3. De overeengekomen diensten uitgevoerd door een aangewezen luchtvaartmaatschappij hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, post en vracht van en naar het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst. Het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij om in het punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij internationaal trafiek naar en van derde landen op te nemen of af te zetten zal geschieden overeenkomstig de beginselen dat zulke trafiek van bijkomende aard is en dat de capaciteit zal afgestemd zijn op:

a) de vervoersbehoeften tussen het grondgebied van de Overeenkomstslui-

concernant l'entrée et le départ de son territoire de passagers, d'équipages ou de marchandises d'un aéronef (tels que les règlements concernant l'entrée, le dédouanement, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine) seront d'application aux passagers, équipages ou marchandises de l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante pendant son séjour sur le territoire de la première Partie Contractante.

2) Des passagers en transit sur le territoire d'une Partie Contractante seront soumis à un contrôle de douane et d'immigration simplifié. Les bagages et les marchandises seront exempts de droits de douane, de frais d'inspection et d'autres droits et taxes nationaux s'ils sont en transit direct.

ARTICLE 10

Dispositions concernant la capacité

1) L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante bénéficiera de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus sur une route spécifiée entre leurs territoires respectifs conformément à l'Article 2 du présent Accord

2) Dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées conformément à l'Article 2 du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services aériens que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie des routes.

3) Les services convenus assurés par une entreprise de transport aérien désignée auront pour objectif principal d'assurer selon un coefficient de charge utile raisonnable une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport de passagers, de courrier et de marchandises en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien. Le droit de l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante d'embarquer ou de débarquer en un point du territoire de l'autre Partie Contractante du trafic international destiné à ou en provenance de pays tiers sera exercé en respect des principes selon lesquels un tel trafic aura un caractère complémentaire et que la capacité sera adaptée aux:

a) demandes de trafic entre le territoire de la Partie Contractante désignant l'entre-

entry into or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft (such as regulation relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party while in the territory of the first Contracting Party.

2) Passengers in transit across the territory of a Contracting Party shall be subject to a simplified form of customs and immigration control. Baggage and freight shall be exempt from customs duties, inspection fees and other national duties and charges if in direct transit.

ARTICLE 10

Capacity provisions

1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services on any specified route in accordance with article 2 of this Agreement between their respective territories.

2) In the operation of the agreed services on the specified routes in accordance with article 2 of this Agreement, the designated airline of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to effect unduly the air services which the latter airline operates over the whole routes or parts thereof.

3) The agreed services provided by a designated airline shall retain, as their primary objective, the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo, originating from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of the designated airline of either Contracting Party to embark or to disembark at the point in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall be in accordance with the principles that such traffic will be of a supplementary character and capacity shall be related to:

a) traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the

tende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst en de punten op de omschreven routes;

b) de vervoersbehoeften van de gebieden waarlangs de luchtvaartmaatschappij voorbijkomt nadat rekening is gehouden met andere luchtdiensten uitgebaat door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten die in het gebied gelegen zijn; en

c) de eisen welke de exploitatie van lange afstanddiensten stelt.

ARTIKEL 11

Goedkeuring van dienstregelingen

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen uiterlijk dertig dagen voor het aanvangen van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, in overeenstemming met artikel 2 van deze Overeenkomst, de aard van de dienst, de gebruikte types van luchtvaartuigen en de dienstregelingen mededelen. Deze bepaling is eveneens van toepassing op latere wijzigingen alsook voor elke zomer- en winterdienstregeling.

2. De luchtvaartautoriteiten die zulke dienstregelingen ontvangen zullen normalerwijze deze uurroosters goedkeuren of zullen aanpassingen eraan voorstellen. In elk geval, mogen de luchtvaartmaatschappijen hun diensten niet aanvangen vooraleer ze goedgekeurd zijn door de betrokken luchtvaartautoriteiten. Deze bepaling is eveneens van toepassing op latere wijzigingen.

ARTIKEL 12

Informatie en statistieken

De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij zullen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en dit op hun verzoek, periodieke gegevens en statistieken overmaken die redelijkerwijs kunnen gevraagd worden om de aangeboden capaciteit te herzien van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de eerste Overeenkomstsluitende Partij op de omschreven routes in overeenstemming met artikel 2 van deze Overeenkomst. Deze gegevens bevatten alle nodige informatie om de totaal vervoerde trafiek te bepalen.

ARTIKEL 13

Het vaststellen van tarieven

1. De tarieven voor elke overeengekomen dienst worden vastgesteld op een rede-

prise de transport aérien et les points sur les routes spécifiées;

b) aux exigences du trafic des régions traversées par l'entreprise de transport aérien après avoir tenu compte des autres services aériens exploités par des entreprises de transport aérien d'Etats appartenant à la région;

c) aux exigences de l'exploitation ou de services aériens long-courriers.

ARTICLE 11

Approbation d'horaires des vols

1) Les entreprises de transport aérien désignées communiquent aux Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes, pas plus tard que trente jours avant le début des services convenus sur les routes spécifiées conformément à l'Article 2 du présent Accord, le type de service, les types d'aéronefs utilisés et les horaires des vols. Ceci sera d'application pour toute modification ultérieure ainsi que pour chaque horaire d'été et d'hiver.

2) Les Autorités Aéronautiques recevant de tels horaires des vols approuveront normalement ces horaires ou suggéreront des modifications à y apporter. Quoi qu'il en soit, les entreprises de transport aérien ne pourront commencer leurs services avant que les horaires ne soient approuvés par les Autorités Aéronautiques concernées. Cette disposition sera également d'application pour toute modification ultérieure.

ARTICLE 12

Information et statistiques

Les Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante fournissent aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante et ce, à leur demande, des données périodiques et statistiques devant raisonnablement permettre de revoir la capacité offerte par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie Contractante sur les routes spécifiées conformément à l'Article 2 du présent Accord. Ces données comporteront toute information nécessaire à déterminer le total du trafic transporté.

ARTICLE 13

Etablissement des tarifs

1) Les tarifs pour tout service convenu seront établis à des taux raisonnables

airline and the points on the specified routes;

b) traffic requirements of the areas through which the airline passes, after taking account of other air services operated by the airlines of the States comprising the area, and

c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 11

Approval of flight schedules

1) The designated airlines shall communicate to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of the agreed services on the specified routes in accordance with article 2 of this Agreement, the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes as well as before each summer and winter schedule.

2) The Aeronautical Authorities receiving such flight schedules shall normally approve the schedules or suggest modifications thereto. In any case the designated airlines shall not commence their services before the schedules are approved by the Aeronautical Authorities concerned. This provision shall likewise apply to later changes.

ARTICLE 12

Information and statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall furnish to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the specified routes in accordance with Article (2) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried.

ARTICLE 13

Establishment of tariffs

1) The tariffs of any agreed service shall be established at reasonable levels, due

lijk niveau waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst op de verschillende routes (zoals normen inzake snelheid en accommodatie) en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen op elk gedeelte van de omschreven route. Deze tarieven zullen vastgesteld worden volgens de volgende bepalingen in dit artikel.

2. De tarieven waarvan sprake in lid (1) van dit artikel zullen indien mogelijk overeengekomen worden tussen de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen voor elk omschreven route en indien nodig in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk dezelfde route bedienen en zulke overeenkomst zal indien mogelijk bereikt worden via de procedure ter vaststelling van de tarieven van de Internationale Luchtvervoer Associatie (IATA). De aldus overeengekomen tarieven worden ter goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen voorgelegd minstens 45 dagen voor de vooropgestelde datum van hun toepassing. Deze termijn kan in speciale gevallen verkort worden mits instemming van de betrokken luchtvaartautoriteiten.

3. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen over deze tarieven of indien om één of andere reden een tarief niet kan overeengekomen worden overeenkomstig de bepalingen van lid (2) van dit artikel, zullen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen trachten in onderlinge overeenkomst het tarief vast te stellen.

4. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over de goedkeuring van om het even welk tarief dat hen is voorgelegd overeenkomstig lid (2) van dit artikel of over de vaststelling van om het even welk tarief overeenkomstig lid (3), wordt de kwestie in handen gesteld van de Overeenkomstsluitende Partijen om opgelost te worden overeenkomstig de bepalingen van artikel 15 van deze Overeenkomst.

5. In afwachting dat tarieven worden vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel, zullen reeds van kracht zijnde tarieven de overhand hebben. Doch zal een tarief in toepassing van dit lid voor niet langer dan 12 maanden na zijn normale vervaldatum mogen verlengd worden.

ARTIKEL 14

Beveiliging van de luchtvaart

1. Verenigbaar met hun rechten en verplichtingen in internationaal recht, bevesti-

compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service sur les différentes routes (à savoir les normes de vitesse et de consommation) et les tarifs d'autres entreprises de transport aérien pour toute partie de la route spécifiée. Ces tarifs seront fixés en respect des dispositions suivantes du présent Article.

2) Les tarifs dont référence au paragraphe (1) du présent Article seront, si possible approuvés pour chacune des routes spécifiées entre les entreprises de transport aérien désignées concernées et si nécessaire après consultation des autres entreprises de transport aérien exploitant la totalité ou une partie de cette route et un tel accord sera si possible obtenu en application du mécanisme de fixation des taux de l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA). Les tarifs ainsi agréés seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes au moins 45 jours avant la date proposée de l'application de ces tarifs. Cette période peut être réduite dans des cas particuliers avec l'accord des Autorités Aéronautiques concernées.

3) Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent se mettre d'accord sur de tels tarifs ou si pour une raison quelconque un tarif ne peut être approuvé conformément aux dispositions du paragraphe (2) du présent Article, les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront d'établir un tarif de commun accord.

4) Si les Autorités Aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe (2) du présent Article ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe (3), le problème sera soumis aux Parties Contractantes pour être réglé conformément aux dispositions de l'Article 15 du présent Accord.

5) En attendant l'établissement de tarifs conformément aux dispositions du présent Article, les tarifs déjà en vigueur prévaudront. Toutefois, un tarif ne sera pas prolongé en vertu de ce paragraphe pour plus de 12 mois après la date de son expiration normale.

ARTICLE 14

Sûreté de l'aviation

1) Les Parties Contractantes réaffirment, en respect de leurs droits et obligations en

regard being paid to all relevant factors including cost of operation; reasonable profit, characteristics of service on the variable routes (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 shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation when necessary with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, whenever possible, be reached through the rate-fixing machinery of the international Air Transport Association (IATA). The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least 45 days prior to the proposed date of introduction of these tariffs. This period can be reduced in special cases by agreement with the Aeronautical Authorities concerned.

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

4) If the 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 matter shall be referred to the Contracting Parties for settlement in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

5) Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail. Nevertheless a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than 12 months after the date on which it otherwise would have expired.

ARTICLE 14

Aviation security

1) The Contracting Parties reaffirm consistent with their rights and obligations

gen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun verbintenissen tegenover elkaar om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaken van deze Overeenkomst. Zonder het geheel van hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te's Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971 alsook elk ander Verdrag inzake beveiliging van de luchtvaart waartoe de Overeenkomstsluitende Partijen zullen toetreden.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanningen, luchthavens luchtvaartinstallaties en — diensten en elke andere bedreiging van de burgerluchtvaartbeveiliging te voorkomen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de normen inzake beveiliging van de luchtvaart en, in zoverre ze door hen worden toegepast, de aanbevolen praktijken vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen van het Verdrag van Chicago; en zij eisen dat exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen, exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben, en de exploitanten van luchthavens gelegen op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. In dit lid, omvat elke verwijzing naar de beveiligingsnormen van de luchtvaart iedere afwijking waarvan de betrokken Overeenkomstsluitende Partij kennisgeving heeft gedaan.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij waarborgt dat daadwerkelijke maatregelen op haar grondgebied genomen worden om luchtvaartuigen te beschermen, passagiers en hun persoonlijke bezittingen te screenen en de passende controles te verrichten van de bemanningen, vracht (handbagage inbegrepen) en boordproviand voor en tijdens de inscheping en het laden en dat deze maatregelen aangepast worden om te beantwoorden aan de toeneming van bedreiging. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt toe dat haar luchtvaartmaat-

droit international, que leurs obligations de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite; pour en assurer la sûreté, font partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations en droit international, les Parties Contractantes se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à la Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites désignés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 ainsi que toute autre Convention relative à la sûreté de l'aviation à laquelle les Parties Contractantes adhéreront.

2) Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement sur demande toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3) Les Parties Contractantes dans leurs rapports mutuels se conforment aux normes de la sûreté de l'aviation et, pour autant qu'elles soient appliquées par elles, les Pratiques Recommandées établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui ont désignées comme Annexes à la Convention de Chicago; et elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants qui ont leur siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans ce paragraphe, la référence aux normes de sûreté de l'aviation inclut toute modification notifiée par la Partie Contractante concernée.

4) Chaque Partie Contractante s'assurera que les mesures nécessaires soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, contrôler les passagers et leurs bagages à main et effectuer les contrôles appropriés des équipages, marchandises (y inclus les bagages) et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement et que ces mesures soient adaptées pour répondre à l'accroissement de la menace. Chaque Partie Contractante accepte que ses entreprises de transport aérien soient invitées à respecter les disposi-

under international law, that their obligations to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference form an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.

2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned.

4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet the increase in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party

schappijen uitgenodigd worden de luchtvaartbeveiligingsbepalingen na te leven voorzien onder lid (3), die opgelegd worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij bij binnenkomst, vertrek uit of tijdens het verblijf op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal een gunstig gevolg geven aan elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

5. Wanneer zich een voorval of dreiging van een voorval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerlijk luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van dat luchtvaartuig, zijn passagiers en bemanningen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan dergelijk voorval of zodanig gevaar zo snel mogelijk een einde te stellen met een minimum verlies aan mensenlevens, te vergemakkelijken.

6. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij redelijke gronden heeft om te geloven dat de andere Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de bepalingen in dit artikel, kan de eerste Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Zulk overleg heeft tot doel een overeenstemming te bereiken over de gepaste maatregelen om een einde te stellen aan de onmiddellijke redenen van bezorgdheid en in het kader van de ICAO-beveiligingsnormen, de nodige acties aan te nemen ter vaststelling van de gepaste beveiligingsvoorwaarden.

7. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal zodanige maatregelen, als ze uitvoerbaar acht, treffen teneinde te waarborgen dat een op haar grondgebied geland luchtvaartuig, blootgesteld aan een handeling van wederrechtelijk in zijn macht brengen of andere handelingen van wederrechtelijke tussenkomst, aan de grond wordt gehouden tenzij het vertrek ervan genoodzaakt wordt door de dwingende plicht mensenlevens te beschermen. Waar dit uitvoerbaar is zullen zulke maatregelen genomen worden op basis van wederzijds overleg.

ARTIKEL 15

Overleg en wijzigingen

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen indien nodig gedachten uitwisselen teneinde nauwe samenwerking en overeenstemming te bereiken over alle kwesties omtrent de toepassing van deze Overeenkomst.

tions de sûreté de l'aviation reprises au paragraphe (3) exigées pour l'autre Partie Contractante pour l'entrée dans, le départ du ou pendant le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante répondra favorablement à toute demande de l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour protéger contre une menace particulière.

5) Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef civil ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de cet aéronef, de ses passagers et équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité, au moindre risque en vie humaine à l'acte ou à la menace d'acte.

6) Lorsqu'une Partie Contractante a des raisons de croire que l'autre Partie Contractante déroge aux dispositions du présent Article, la première Partie Contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie Contractante. Ces consultations auront pour but d'arriver à un accord sur les mesures appropriées destinées à mettre fin aux causes et soucis immédiats et d'adopter dans le cadre des normes de sûreté OACI les actions nécessaires à la mise en place de conditions appropriées de sûreté.

7) Chaque Partie Contractante prendra les mesures qui lui semblent adéquates en vue de s'assurer qu'un aéronef, sujet à un acte de capture illicite ou à tout autre acte d'injonction illicite, ayant atterri sur son territoire soit maintenu au sol à moins que son départ ne soit rendu nécessaire pour des raisons de protection de vies humaines. De telles mesures seront si possible prises de commun accord.

ARTICLE 15

Consultations et modifications

1) Des échanges de vues auront lieu si nécessaire entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes afin de générer une collaboration étroite et l'approbation sur toutes les matières concernant l'application du présent Accord.

for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party: Each Contracting Party shall also act favorably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. These consultations will be aimed to reach an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of worry and to adopt in the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.

7) Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ARTICLE 15

Consultations and modifications

1) Exchange of views shall take place as needed between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties in order to achieve, closer cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan op elk ogenblik overleg vragen met de andere Overeenkomstsluitende Partij ten einde deze Overeenkomst of de Routetabel te wijzigen. Dit overleg zal aanvagen binnen een periode van 60 dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek in die zin. Elke wijziging aan deze Overeenkomst, die na zulk overleg werd overeengekomen, zal door iedere Overeenkomstsluitende Partij goedgekeurd worden overeenkomstig zijn grondwettelijke procedures en zal in voege treden op de datum van uitwisseling van diplomatieke nota's die deze goedkeuring mededelen, maar er kan overeengekomen worden de overeengekomen wijziging voorlopig toe te passen vanaf de dag van overeenstemming.

3. Indien de wijziging alleen de Routetabel aanbelangt, zal het overleg geschieden tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Wanneer deze autoriteiten zich akkoord verklaren over een nieuwe of herziene Routetabel, zullen de overeengekomen wijzigingen in werking treden van zodra ze bevestigd zijn door een uitwisseling van diplomatieke nota's.

ARTIKEL 16

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderlinge onderhandelingen te regelen.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen binnen de 60 dagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, zullen ze het geschil ter beslissing voorleggen aan een persoon of instantie of op verzoek van één van de Overeenkomstsluitende Partijen aan een scheidsrecht. Het scheidsrecht wordt samengesteld als volgt:

a) Elke Overeenkomstsluitende Partij benoemt een scheidsrechter; wanneer een Overeenkomstsluitende Partij haar scheidsrechter, niet benoemt binnen de 60 dagen, zal deze scheidsrechter op verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij benoemd worden door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;

b) De derde scheidsrechter, die een onderdaan is van een derde Staat en die zal optreden als voorzitter van het scheidsrecht, zal benoemd worden hetzij:

1) bij overeenstemming tussen de Overeenkomstsluitende Partijen; hetzij

2) indien binnen een periode van 60 dagen, de Overeenkomstsluitende Par-

2) Chaque Partie Contractante peut à tout moment demander des consultations avec l'autre Partie Contractante en vue d'amender le présent Accord ou le Tableau des Routes. Ces consultations commenceront dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet. Tout amendement au présent Accord adopté suite à de telles consultations sera approuvé par chaque Partie Contractante en respect de ces procédures constitutionnelles et entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques notifiant cette approbation. Il se peut toutefois, que l'amendement approuvé entre provisoirement en vigueur le jour de l'accord.

3) Si l'amendement ne concerne que le Tableau des Routes, les consultations auront lieu entre les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes. Lorsque ces Autorités approuvent un nouveau ou un tableau des routes révisé, les amendements approuvés entreront en vigueur dès qu'ils seront confirmés par un échange de notes diplomatiques.

ARTICLE 16

Règlement des différends

1) Si un différend naît 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 entre elles.

2) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas endéans les 60 jours à un règlement par voie de négociations, elles soumettront le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal arbitral.

a) chaque Partie Contractante nomme un arbitre; si une Partie Contractante ne nomme pas son arbitre endéans les 60 jours, cet arbitre sera désigné par le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale à la requête de l'autre Partie Contractante;

b) le troisième arbitre qui sera un ressortissant d'un Etat tiers et qui agira en qualité de président du tribunal arbitral sera désigné:

1. par accord entre les Parties Contractantes; ou

2. si endéans un délai de 60 jours les Parties Contractantes ne peuvent se mettre

2) Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending this agreement or the Schedule. Such consultations shall begin with a period of 60 days from the date of receipt of such request. Any amendment to this Agreement agreed to as a result of such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval, though it may be agreed to apply the amendment agreed to provisionally from the date of agreement.

3) If the amendment relates only to the Schedule, the consultations shall be between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, the agreed amendments shall come into force as soon as they have been confirmed by and exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 16

Settlement of disputes

1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiations between themselves.

2) If the Contracting Parties fail to reach within 60 days a settlement by negotiations they shall refer the dispute for decision to a person or body or at the request of one of the Contracting Parties to an arbitration tribunal. The arbitration tribunal shall be composed as follows:

a) Each Contracting Party shall nominate an arbitrator; if one Contracting Party fails to nominate his arbitrator within 60 days, such arbitrator shall be nominated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization at the request of the other Contracting Party;

b) The third arbitrator, who shall be national of a third state and who shall preside the arbitrate tribunal, shall be nominated either,

1. by agreement between the Contracting Parties; or

2. if within 60 days the Contracting Parties do not so agree, by appointment of

tijen niet overeenkomen, door de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie op verzoek van elke Overeenkomstsluitende Partij.

3. Het scheidsgerecht neemt zijn beslissingen bij meerderheid van stemmen. Deze beslissingen binden beide Overeenkomstsluitende Partijen. Elke Overeenkomstsluitende Partij betaalt de kosten van haar eigen scheidsrechter alsook van haar vertegenwoordiging in de scheidsrechterlijke procedures; de kosten van de voorzitter en alle andere kosten zullen gelijkelijk verdeeld worden tussen de Overeenkomstsluitende Partijen. In alle andere opzichten bepaalt het scheidsgerecht zijn eigen procedure.

ARTIKEL 17

Overeenstemming met multilaterale verdragen

Indien een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag, dat aanvaard is door de Overeenkomstsluitende Partijen, in werking treedt, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Elk bespreking met het oog op het bepalen in welke mate deze Overeenkomst beëindigd, vervangen, gewijzigd of aangevuld wordt door de bepalingen van het multilateraal verdrag, zal geschieden overeenkomstig lid (2) van artikel 15 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 18

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen. Een afschrift van deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Secretaris Generaal van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien zulke mededeling wordt gedaan, zal deze Overeenkomst eindigen twaalf maanden na de ontvangstdatum van zulke mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij tenzij de desbetreffende mededeling met wederzijdse instemming van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor het einde van die periode wordt ingetrokken. Bij ontstentenis van ontvangstmelding door de andere Overeenkomstsluitende Partij, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien dagen na ontvangst van het afschrift door de Secretaris-generaal van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 19

Registratie

Deze Overeenkomst, de Routetabel en elke eraan gebrachte wijziging worden

d'accord, par le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale à la requête de chaque Partie Contractante.

3) Le tribunal arbitral prendra ses décisions à la majorité des voix. Ces décisions lient les deux Parties Contractantes. Chaque Partie Contractante paie les frais de son arbitre ainsi que ceux inhérents à sa représentation dans les procédures arbitrales; les frais du Président et tout autre frais seront partagés à parts égales entre les Parties Contractantes. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure.

ARTICLE 17

Conformité avec conventions multilatérales

Si une Convention aérienne multilatérale de caractère générale lient les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette Convention prévaudront. Toute discussion en vue de déterminer dans quelle mesure le Présent Accord a pris fin, est surpassé, amendé ou complété par les dispositions de cette convention multilatérale se tiendra conformément au paragraphe (2) de l'Article 15 du présent Accord.

ARTICLE 18

Denonciation

Chacune des Parties Contractantes peut à tout moment notifier par écrit via les voies diplomatiques à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Une copie de cette notification sera envoyée simultanément au Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Si une telle notification a été donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante à moins que, de commun accord, les Parties Contractantes ne retirent la notification avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de réception de sa copie par le Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 19

Enregistrement

Le présent Accord, le Tableau des Routes et toute modification qui y sera apportée

the President of the Council of the International Civil Aviation Organization by the request of either Contracting Party.

3) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of his own member as well as of his representation in the arbitral proceedings; the cost of the Chairman and any other cost shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

ARTICLE 17

Conformity with multilateral conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with paragraph (2) of Article 15 of this Agreement.

ARTICLE 18

Termination

Either Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party in writing through diplomatic channels of his decision to terminate this Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the Secretary General of the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiry of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date of the receipt by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization of his copy.

ARTICLE 19

Registration

This Agreement, the Schedule and any amendment thereto shall be registered with

geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 20

Titels

Aan het hoofd van elk artikel worden in deze Overeenkomst titels geplaatst om reden van referentie en gemak en niet om het toepassingsgebied of de bedoeling van deze Overeenkomst te bepalen, te beperken of te beschrijven.

ARTIKEL 21

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst is onderworpen van de ratificatie door elke Overeenkomstsluitende Partij. Elke Overeenkomstsluitende Partij geeft, via diplomatieke weg, aan de andere Overeenkomstsluitende Partij kennis van de voltooiing van haar grondwettelijke formaliteiten nodig voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst.

De Overeenkomst treedt in werking de eerste dag van de maand volgend op de datum van de laatste kennisgeving.

TEN BLIJKE WAARVAN, de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, ondertekend hebben te Brussel op de 30ste dag van april 1999.

Deze Overeenkomst wordt gedaan in twee exemplaren in de Engelse taal, elke tekst gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van de Staat Koeweit,

Ambassadeur,

S.E.M. Ahnad AL-EBRAHIM.

Voor de Regering van het Koninkrijk België,

Secretaris-generaal,

Jan DE BOCK.

seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 20

Titres

Des titres sont insérés dans le présent Accord au début de chaque article à des fins de référence et de convenance et non pour définir, limiter ou décrire le but et l'intention du présent Accord.

ARTICLE 21

Entrée en vigueur

Le présent Accord sera sujet à la ratification par chaque Partie Contractante. Chacune des Parties Contractantes notifie à l'autre Partie Contractante par voie diplomatique l'accomplissement des formalités institutionnelles qui lui sont prescrites en vue de l'entrée en vigueur du présent Accord.

L'Accord entrera en vigueur le premier jour du mois à compter de la date de la dernière notification.

EN FOI DE QUOI, les soussignées, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé à Bruxelles le jour de 30 avril 1999.

Le présent Accord est fait en double exemplaire en langue anglaise, les textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de l'Etat du Koweït,

Ambassadeur,

S.E.M. Ahnad AL-EBRAHIM.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique,

Secrétaire général,

Jan DE BOCK.

the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 20

Titles

Titles are inserted in this Agreement at the head of each article for the purpose of reference and convenience and in no way to define, limit or describe the scope or intent of this Agreement.

ARTICLE 21

Entry into force

This Agreement shall be subject to the ratification by each Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party through the diplomatic channel of the completion of its constitutional formalities required to bring this Agreement into effect.

The Agreement shall come into force on the first day of the month from the date of the last notification.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed in Brussels at this 30th day of April 1999, this Agreement, done in two originals, in English language; equally authentic.

For the Government of the State of Kuwait,

Ambassador,

S.E.M. Ahnad AL-EBRAHIM.

For the Government of the Kingdom of Belgium,

Secrétaire general,

Jan DE BOCK.

BIJLAGE

ANNEXE

ANNEX

TABEL

TABLEAU

SCHEDULE

1. Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Staat Koeweit in beide richtingen met volledige trafiekrechten

1. Route à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de l'Etat du Koweït dans les deux sens avec droits de trafic complets

1. Route to be operated by the designated airline of the State of Kuwait in both directions with full traffic rights

Punt van vertrek — <i>Point de départ</i> — <i>Point of departure</i>	Punt van bestemming — <i>Point de destination</i> — <i>Point of destination</i>
---	---

Koeweit. — *Koweït.* — *Kuwait*

Punten in België. — *Points en Belgique.* — *Points in Belgium*

2. Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk België in beide richtingen met volledige trafiekrechten

2. Routes à exploiter pour l'entreprise de transport aérien désignée du Royaume de Belgique dans les deux sens avec droits de trafic complets

2. Routes to be operated by the designated airline of the Kingdom of Belgium in both directions with full traffic rights

Punt van vertrek — <i>Point de départ</i> — <i>Point of departure</i>	Punt van bestemming — <i>Point de destination</i> — <i>Point of destination</i>
---	---

Punten in België. — *Points en Belgique.* — *Points in Belgium*

Koeweit. — *Koweït.* — *Kuwait.*

Nota: Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag via tussenliggende punten en verder gelegen punten exploiteren zonder verkeersrechten uit te oefenen tussen deze punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Note: Chaque entreprise de transport aérien désignée peut exploiter via des points intermédiaires et des points au-delà sans exercer des droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

Note: Each designated airline may operate through intermediate points and points beyond without exercising traffic rights between these points and the territory of the other Contracting Party.

**VOORONTWERP VAN WET VOOR ADVIES
VOORGELEGD AAN DE RAAD VAN STATE**

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Koeweit, en met Bijlage, ondertekend te Brussel op 28 april 1999

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Koeweit, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 28 april 1999, zullen volkomen gevolg hebben.

**AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS
À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de L'État du Koweït relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 28 avril 1999

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 28 avril 1999, sortiront leur plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

32.809/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 3 januari 2002 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Koeweit, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 28 april 1999», heeft op 30 januari 2002 het volgende advies gegeven:

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

1. Voorgesteld wordt:

— de Nederlandse en de Franse versie van de tekst van de Overeenkomst te laten voorafgaan door de vermelding «Vertaling» (Traduction);

— op bladzijde 25 van die beide versies melding te maken van de datum en de plaats waarop de Overeenkomst is ondertekend, alsook van de naam en de titel van de ondertekenaars;

— aan de leden van de Kamers de Engelse versie van de tekst van de Overeenkomst te bezorgen, aangezien alleen die tekst authentiek is.

2. De afdeling wetgeving heeft er reeds herhaaldelijk op gewezen dat verdragen niet onder regeringen maar onder Staten worden gesloten en dat zulks moet blijken uit de vermelding van de verdragspartijen.

De kamer was samengesteld uit:

Mevrouw M.-L. WILLOT-THOMAS, kamervoorzitter;

De heren P. LIENARDY en P. VANDERNOOT, staatsraden;

De heer F. DELPEREE, assessor van de afdeling wetgeving;

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd opgesteld door de heer J. REGNIER, eerste auditeur-afdelingshoofd. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door mevrouw V. FRANCK, adjunct-referendaris en toegelicht door de heer P. BROUWERS, referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIENARDY.

De griffier,

C. GIGOT.

De voorzitter,

M.-L. WILLOT-THOMAS.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

32.809/4

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 3 janvier 2002, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Etat du Koweït relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 28 avril 1999», a donné le 30 janvier 2002 l'avis suivant:

EXAMEN DU PROJET

1. Il y a lieu:

— de faire précéder les versions française et néerlandaise du texte de l'Accord de la mention «Traduction» (Vertaling);

— d'indiquer dans ces versions, en page 25, la date et le lieu de signature de l'Accord, ainsi que les noms et les titres des signataires de celui-ci;

— de communiquer aux membres des Chambres le texte de l'Accord en langue anglaise, car il ne fait foi que dans cette langue.

2. La section de législation a rappelé à plusieurs reprises que les traités sont conclus entre les Etats et non entre les gouvernements et que cette donnée doit apparaître dans l'identification des parties contractantes.

La chambre était composée de:

Mme M.-L. WILLOT-THOMAS, président de chambre;

MM. P. LIENARDY et P. VANDERNOOT, conseillers d'Etat;

M. F. DELPEREE, assesseur de la section de législation;

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été rédigé par M. J. REGNIER, premier auditeur chef de section. La note du Bureau de coordination a été rédigée par Mme V. FRANCK, référendaire adjoint, et exposée par M. P. BROUWERS, référendaire.

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

Le greffier,

C. GIGOT.

La présidente,

M.-J. WILLOT-THOMAS.