

**BELGISCHE SENAAT**

ZITTING 2000-2001

30 AUGUSTUS 2001

**Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Macau inzake luchtvervoer, en met de bijlage, ondertekend te Brussel op 16 november 1994**

**INHOUD**

|                                                                                                          | Blz. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Memorie van toelichting . . . . .                                                                        | 2    |
| Wetsontwerp . . . . .                                                                                    | 4    |
| Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Macau inzake luchtvervoer . | 5    |
| Voorontwerp van wet . . . . .                                                                            | 22   |
| Advies van de Raad van State . . . . .                                                                   | 23   |

**SÉNAT DE BELGIQUE**

SESSION DE 2000-2001

30 AOÛT 2001

**Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Macao relatif au transport aérien, et à l'annexe, signés à Bruxelles le 16 novembre 1994**

**SOMMAIRE**

|                                                                                                                       | Pages |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Exposé des motifs . . . . .                                                                                           | 2     |
| Projet de loi . . . . .                                                                                               | 4     |
| Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de Macao relatif au transport aérien . . . . . | 5     |
| Avant-projet de loi . . . . .                                                                                         | 22    |
| Avis du Conseil d'État . . . . .                                                                                      | 23    |

## MEMORIE VAN TOELICHTING

Ondanks zijn symboolwaarde van ongebondenheid is het luchtruim staatkundig slechts in dezelfde mate als de zee vrij. In de territoriale nabijheid en boven het grondgebied van een Staat geldt diens recht van soevereiniteit, waarbij de vrije toegang slechts vanzelf spreekt 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 aanduiding van de aangewezen vervoerders, de capaciteit van de ingezette vervoersmiddelen, de reiswegen 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 duiden luchtvaartmaatschappijen bedoeld.

Zulk bilateraal akkoord heeft niet tot gevolg de burger persoonlijk te binden en bezwaart de begroting van de Staat niet. Het vindt zijn plaats tussen het 100-tal akkoorden van dezelfde strekking die België

## 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 pour 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 n'a pas pour effet de lier personnellement le citoyen et ne grève pas le budget de l'Etat. Il s'inscrit parmi les quelque cent accords que la Belgique a conclus en cette matière

met verschillende Staten heeft afgesloten en van tijd tot tijd, naargelang van de behoeften, herziet of aanpast.

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 Macau werd op 15 december 1993 te Macau geparafeerd en op 16 november 1994 te Brussel ondertekend.

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.

avec différents Etats, et qu'elle est parfois amenée à réviser ou à adapter suivant les nécessités.

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 quant 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 Macao a été paraphé à Macao le 15 décembre 1993 et signé à Bruxelles le 16 novembre 1994.

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 approbation 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 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 tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Macau inzake luchtvervoer, en de bijlage, ondertekend te Brussel op 16 november 1994, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 24 augustus 2001.

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<sup>er</sup>

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 Macao relatif au transport aérien, et l'annexe, signés à Bruxelles le 16 novembre 1994, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 24 août 2001.

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 Macau inzake luchtvervoer

entre le Gouvernement du Royaume de  
Belgique et le Gouvernement de Macao  
relatif au transport aérien

between the Government of the Kingdom of  
Belgium and the Government of Macau on  
air transport

DE REGERING VAN HET  
KONINKRIJK BELGIE

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME  
DE BELGIQUE D'UNE PART

THE GOVERNMENT OF THE  
KINGDOM OF BELGIUM

EN

ET

AND

DE REGERING  
VAN MACAU

LE GOUVERNEMENT DE MACAO  
D'AUTRE PART

THE GOVERNMENT  
OF MACAU

De Regering van Macau, naar behoren  
gemachtigd door de bevoegde soevereine  
instelling van de Portugese Republiek en  
met de instemming van de Regering van de  
Volksrepubliek China, en de Regering van  
het Koninkrijk België,

Le Gouvernement de Macao, dûment  
autorisé par la constitution souveraine  
compétente de la République portugaise et  
avec l'assentiment du Gouvernement de la  
République Populaire de Chine, et le  
Gouvernement du Royaume de Belgique,

The Government of Macau, duly auth-  
orized by the competent sovereign insti-  
tution of the Portuguese Republic and with  
the consent of the Government of the  
People's Republic of China, and The  
Government of the Kingdom of Belgium.

Verlangende een overeenkomst te slui-  
ten, ter aanvulling van genoemd Verdrag,  
met het doel luchtdiensten tot stand te bren-  
gen tussen en via hun onderscheiden grond-  
gebieden;

Désireux de conclure un accord complé-  
mentaire en vue d'établir des services  
aériens entre leurs territoires respectifs et  
au-delà,

Desiring to conclude an agreement for  
the purpose of establishing air services  
between and beyond their respective areas;

Verlangende de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal  
luchtvervoer te waarborgen;

Soucieux de garantir le meilleur niveau  
de sûreté et de sécurité dans le transport  
aérien international,

Desiring to ensure the highest degree of  
safety and security in international air  
transport;

Zijn overeengekomen als volgt:

Sont convenus de ce qui suit:

Have agreed as follows:

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

Voor de toepassing van deze Overeen-  
komst geldt, tenzij het zinsverband anders  
vereist, dat:

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

For the purpose of this Agreement, unless  
the context otherwise requires:

a) de uitdrukking «Overeenkomst»  
betekent deze Overeenkomst met haar  
Bijlage en alle wijzigingen van de Over-  
eenkomst of de Bijlage;

a) le terme «Accord» signifie le présent  
Accord, son Annexe, et toute modification  
qui peut leur être apportée;

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

b) de uitdrukking «Luchtvaartauto-  
riteiten» betekent voor België het Ministe-  
rie van Verkeerswezen en voor Macau de  
Burgerluchtvaartautoriteit of in beide  
gevallen iedere andere autoriteit of persoon  
die gemachtigd is de functies te vervullen die  
thans door de genoemde autoriteiten  
worden vervuld;

b) le terme «Autorités aéronautiques»  
signifie dans le cas de la Belgique, le Minis-  
tère des Communications et, dans le cas de  
Macao, l'Autorité de l'Aviation Civile ou,  
dans les deux cas, toute autre autorité ou  
personne habilitée à exercer les fonctions  
qu'exercent actuellement lesdites autorités;

b) the term «aeronautical authorities»  
means: in the case of Belgium, the Ministry  
of Communications and, in the case of  
Macao, The Civil Aviation Authority, or,  
in both cases, any other authority or person  
empowered to perform the functions now  
exercised by the said authorities;

c) de uitdrukking «gebied» wat Macau  
betreft bevat het schiereiland Macau en de  
Taipa en Coloane Eilanden en wat België  
betreft heeft het de betekenis respectievelijk  
toegekend volgens Artikel 2 en 96 van het  
Verdrag;

c) le terme «région» pour Macao inclut  
la Péninsule de Macao et les îles de Taipa et  
Coloane et pour la Belgique, il a la significa-  
tion attribuée à «Territoire» dans l'article 2  
de la Convention relative à l'aviation civile  
internationale ouverte à la signature à  
Chicago le sept décembre 1944;

c) The term «area» in relation to Macau  
includes the Macau Peninsula and the  
Taipa and Coloane Islands and in relation  
to Belgium has the meaning assigned to  
«Territory» in article 2 of the Convention  
on International Civil Aviation, opened for  
signature at Chicago, on the seventh day of  
December, 1944;

d) de uitdrukkingen «luchtdienst», «internationale luchtdiensten», «luchtvaartmaatschappij» en «landing voor andere dan verkeersdoeleinden» hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

e) de uitdrukking «aangewezen luchtvaartmaatschappij» betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 4 en 5 van deze Overeenkomst;

f) de uitdrukking «overeengekomen diensten» betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;

g) de uitdrukking «tarieven» 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 en voorwaarden voor het vervoer van post;

h) de uitdrukkingen «boorduitrustingsstukken», «gronduitrusting», «boordproviand», en «reserveonderdelen» hebben de betekenis die onderscheidenlijk daaraan is toegekend in Bijlage 9 van het in Artikel 2 bedoelde Verdrag.

#### ARTIKEL 2

##### *Bepalingen van het Verdrag van Chicago in verband met Internationale Luchtdiensten*

Bij de toepassing van deze Overeenkomst zullen de Overeenkomstsluitende Partijen in overeenstemming handelen met de bepalingen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opgesteld, met Bijlagen en elke wijziging van het Verdrag of van de Bijlagen ervan en die toepasselijk zijn voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, voor zover deze bepalingen toepasselijk zijn op internationale luchtdiensten.

#### ARTIKEL 3

##### *Verlenging van rechten*

1. Tenzij in de Bijlage anders wordt bepaald, verleent elke Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappij die door de andere Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen:

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

d) les termes «Service aérien», «Service aérien international», «Entreprise de transport aérien», et «Escale non commerciale» ont la signification qui leur est attribué respectivement dans les articles 2 et 96 de ladite Convention;

e) le terme «Entreprise de transport aérien désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée conformément aux articles 4 et 5 du présent Accord;

f) le terme «Services convenus» signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;

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) les termes «équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange» ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'annexe 9 de la Convention citée à l'Article 2.

#### ARTICLE 2

##### *Dispositions de la Convention de Chicago Applicables à des Services Internationaux*

Dans l'exécution du présent Accord, les Parties Contractantes agiront conformément aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944 y inclus les Annexes et toute modification des annexes ou de la Convention ayant sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes pour autant que ces dispositions soient applicables à des services aériens internationaux.

#### ARTICLE 3

##### *Octroi de droits*

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante:

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

d) the terms «air services», «international air services», «airline» and «stop for non-traffic purposes» have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the said Convention;

e) the term «designated airline» means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles 4 and 5 of this Agreement;

f) the term «agreed services» means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

g) the term «tariffs» means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

h) The terms «aircraft equipment», «ground equipment», «aircraft stores», «spare parts» have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention referred to in Article 2.

#### ARTICLE 2

##### *Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Services*

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments on the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

#### ARTICLE 3

##### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

(a) to fly without landing across the area of the other Contracting Party;

(b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoel einden; en

(c) om op dat grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer, afzonderlijk of gecombineerd.

2. 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 gebied 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 gebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. Geen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk België het recht te verlenen luchtvervoer te verschaffen tussen Macau en Hong Kong, punten in Taiwan en continentaal China.

#### ARTIKEL 4

##### *Aanwijzing voor het exploiteren van diensten*

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht, door middel van briefwisseling via de geijkte kanalen, aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de voor die Overeenkomstsluitende Partij in de bijlage omschreven routes.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van briefwisseling via de geijkte kanalen aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

#### ARTIKEL 5

##### *Vergunning voor het exploiteren van diensten*

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij ingevolge artikel 4 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van hun wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappij is aangewezen.

b) faire des escales non commerciales dans ledit territoire;

c) faire des escales dans ledit territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. 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 la région 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 de la région de cette autre Partie Contractante.

3. Rien dans le paragraphe 1 du présent article ne saurait être interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée par le Royaume de Belgique le droit d'opérer du transport aérien entre Macao et Hong-Kong, des points à Taiwan et la Chine continentale.

#### ARTICLE 4

##### *Désignation pour l'exploitation des services*

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, par écrit adressé via les filières appropriées à l'autre Partie Contractante une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante a le droit de retirer par écrit adressé via les filières appropriées à l'autre Partie Contractante la désignation d'une entreprise de transport aérien et de désigner une autre.

#### ARTICLE 5

##### *Autorisation d'exploitation des services*

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes aux termes de l'article 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

(b) to make stops in the said area for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in the said area for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. 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 area of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the area of that other Contracting Party.

3. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer the designated airline of the Kingdom of Belgium the right to provide air transportation between Macau and Hong Kong, points in Taiwan and the mainland of China.

#### ARTICLE 4

##### *Designation to Operate Services*

1. Each Contracting party shall have the right to designate, by writing, through the appropriate channels, to the other Contracting Party, an airline to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by writing, through the appropriate channels, to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

#### ARTICLE 5

##### *Authorization to Operate Services*

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party pursuant to Article 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant without delay to the airline so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. Na ontvangst van deze vergunningen kan de luchtvaartmaatschappij op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de luchtvaartmaatschappij de desbetreffende bepalingen van deze overeenkomst naleeft en mits tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 13 van deze Overeenkomst.

## ARTIKEL 6

*Intrekking of schorsing van een exploitatievergunning*

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 5 vermelde vergunningen aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, deze in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden:

(a) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft te hunnen genoegen aan te tonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;

(b) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;

(c) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

(d) indien niet te hunnen genoegen is aangetoond dat die luchtvaartmaatschappij in het gebied van de andere Partij is gevestigd en er haar belangrijkste exploitatiezetel heeft.

2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

## ARTIKEL 7

*Toepassing van wetten en voorschriften*

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het

2. Dès réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

## ARTICLE 6

*Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation des services*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'article 5 du présent Accord à l'égard de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante:

a) si l'entreprise en cause ne peut prouver qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation du service aérien international;

b) si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint les conditions énoncées dans le présent Accord;

c) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;

d) si elles ne sont pas satisfaites du fait que l'entreprise de transport aérien est installée et a son siège principal d'exploitation dans l'aire de l'autre Partie.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 17 du présent Accord.

## ARTICLE 7

*Application des lois et règlements*

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, sur sa région, l'entrée, le séjour ou la sortie des

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

## ARTICLE 6

*Revocation or Suspension of Operating Authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 5 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorization or impose conditions, temporarily or permanently:

a) in the event of failure by such airline to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;

c) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

d) in the event that they are not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the other Party's area.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 17 of this Agreement.

## ARTICLE 7

*Application of Laws and Regulations*

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its area of

vertrek uit haar gebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenvoeren in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen genoemd gebied.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenvoer, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij het binnenvoeren in of verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het gebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Passagiers op doorreis over het gebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

#### ARTIKEL 8

##### *Bewijzen en vergunningen*

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij houdt zich evenwel het recht voorbevoegdverklaringen en vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt, wat België betreft, of aan haar eigen ingezetenen wat Macau betreft, niet te erkennen voor vluchten boven haar eigen gebied.

aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur de la région de la première Partie Contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante et par ses équipages et ses passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur de la région de cette Partie Contractante.

Les passagers en transit sur la région de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire.

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

#### ARTICLE 8

##### *Certificats, brevets et licences*

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de sa propre région, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants pour la Belgique ou à ses résidents pour Macao par l'autre Partie Contractante.

aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said area.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the area of such Contracting Party.

Passengers in transit across the area of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

#### ARTICLE 8

##### *Certificates and Licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention.

Each Contracting Party reserves the rights, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own area, certificates of competency and licences granted to its own nationals in the case of Belgium or its own residents in the case of Macau by the other Contracting Party.

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn.

Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 6 van deze Overeenkomst.

#### ARTIKEL 9

##### *Beveiliging van de luchtvaart*

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van dit Akkoord.

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

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen 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.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten hun hoofd-

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention de Chicago et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'article 17 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.

L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 6 du présent Accord.

#### ARTICLE 9

##### *Sûreté de l'aviation*

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

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

3. Les Parties Contractantes se conforment 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 dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

4. Les Parties Contractantes dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur rési-

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Chicago Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 6 of this Agreement.

#### ARTICLE 9

##### *Aviation Security*

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

3. The Contracting Parties shall 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 Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their area and the operators of

verblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun gebied hebben en de exploitanten van luchthavens op hun gebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging der luchtvaart.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor de binnenkomst op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te onderzoeken. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, staan de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bij door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.

7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van die Partij.

Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 6 van deze Overeenkomst.

#### ARTIKEL 10

##### *Vergoedingen ten laste van de gebruikers*

1. De vergoedingen die op het gebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.

dence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie Contractante s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée dans sa région, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a une 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 à l'acte ou à la menace d'acte.

7. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie.

L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'article 6 du présent Accord.

#### ARTICLE 10

##### *Droits d'utilisation*

1. Les droits imposés dans la région de l'une des Parties Contractantes à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ne peuvent pas être plus élevés que ceux qui sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.

airports in their area act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the area of that other Contracting Party and take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party.

Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 6 of this Agreement.

#### ARTICLE 10

##### *User Charges*

1. The charges imposed in the area of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircrafts of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a just Contracting Party's own airline engaged in similar international services.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij streeft ernaar dat, waar mogelijk via de representatieve organisaties van de luchtvaartmaatschappijen, overleg zou plaatsvinden tussen haar bevoegde autoriteiten die de vergoedingen opleggen en de aangewezen luchtvaartmaatschappij die van de voorzieningen en diensten gebruik maakt. Voorstellen tot wijziging van de vergoedingen ten laste van de gebruikers zouden tijdig moeten worden bekend gemaakt om laatstgenoemden in staat te stellen hun zienswijze uit te drukken vooraleer een wijziging ingaat.

## ARTIKEL 11

*Douane en Accijnzen*

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en ander nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, proviand en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die de overeengekomen diensten exploiteert, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid.

2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het gebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zij:

(a) worden ingevoerd in het gebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervoerd binnen het gebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;

(b) aan boord worden gehouden van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een overeenkomstsluitende Partij bij aankomst op of vertrek uit het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

(c) aan boord worden genomen van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstslui-

2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et l'entreprise de transport aérien désignée qui utilise les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements.

## ARTICLE 11

*Droits de douane et d'accises*

1. Chaque Partie Contractante exempte l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise désignée.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur la région de la Partie Contractante accordant l'exemption, lorsqu'ils sont:

a) introduits dans la région de l'une des Parties Contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ou pour son compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés dans la région de ladite Partie Contractante;

b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes à l'arrivée dans la région de l'autre Partie Contractante ou au départ de ladite région;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes dans la région de

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airline using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given of any proposal for charges in user charges to enable them to express their views before changes are made.

## ARTICLE 11

*Customs and Excise*

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use solely in connection with the operation of servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airways bills, any printed material which bears the insignia of the Company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article, whether or not such items are used or consumed wholly within the area of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:

a) introduced into the area of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party, but not alienated in the area of the said Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated of one Contracting Party upon arriving in or leaving the area of the other Contracting Party;

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the area of the other Contracting Party and

tende Partij op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat gebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.

5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken heeft gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook zulke vrijstellingen vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij geniet, ter zake van het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit artikel.

## ARTIKEL 12

### *Capaciteit*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, ten einde de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde route of op een deel daarvan onderhoudt, niet op onrechtmatige wijze te treffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke

l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal des aéronefs et l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes, ne peuvent être débarqués dans la région de l'autre Partie Contractante sans l'approbation des autorités douanières de cette région. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.

5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes a conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

## ARTICLE 12

### *Capacité*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante

intended for use in operating the agreed services.

3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that area. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.

5. The exemptions provided for by this article shall also be available where the designated airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this article.

## ARTICLE 12

### *Capacity*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective areas on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reason-

beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het gebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen die de eindbestemming van het verkeer zijn.

4. De exploitatieprogramma's van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, met onder meer het type van luchtvaartuig, de aard van het vervoer, de frequentie van de diensten en de dienstregeling, moeten uiterlijk 30 dagen voor het aanvangen van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen.

In bijzondere gevallen kunnen die autoriteiten instemmen met een kortere termijn.

#### ARTIKEL 13

##### *Tarieven*

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zo mogelijk na onderling overleg, op een der in de Bijlage omschreven routes een tarief vaststelt.

2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten van en naar het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk 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 het belang van de gebruikers en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk dezelfde route bedienen.

3. De tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd en dienen in hun bezit te zijn tenminste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van dit tijdvak aanvaarden.

Indien binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen kennisgeving hebben gedaan van hun bezwaar, wordt een zodanig tarief beschouwd als zijnde aanvaard en wordt het van kracht op de in het tariefvoorstel genoemde datum.

pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre la région de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les régions de destination finale du trafic.

4. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols.

Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure.

Dans des cas particuliers ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

#### ARTICLE 13

##### *Tarifs*

1. Les Parties Contractantes admettront qu'un tarif sur une des routes spécifiées dans l'Annexe sera établi par une des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance de la région de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers et, s'il convient, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la même route.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes et reçus par elles au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques peuvent accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes n'ont pas exprimé leur désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les tarifs seront considérés comme approuvés et entreront en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

ably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the area of the Contracting Party which has designated the airline and the areas of ultimate destination of the traffic.

4. The designated airlines shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include i.a. the type of service, the type of aircraft to be used, the frequencies and the flights schedules.

This shall likewise apply to later changes.

In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

#### ARTICLE 13

##### *Tariffs*

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines.

2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the area of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines over all or part of the same route.

3. The tariffs shall be submitted to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

Ingeval de luchtvaartautoriteiten instemmen met een verkorting van het tijdvak voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat het tijdvak voor de kennisgeving van bezwaar korter zal zijn dan dertig (30) dagen.

4. Indien overeenkomstig het derde lid van dit artikel kennisgeving van bezwaar is gedaan, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst en trachten zij het tarief in onderlinge overeenkomst vast te stellen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel, of over de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 18 van deze Overeenkomst.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen bezwaar maken tegen een reeds bestaand tarief, brengen zij zulks ter kennis van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en trachten de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, waar vereist, tot een regeling te komen.

Indien binnen negentig (90) dagen na ontvangst van een kennisgeving van bezwaar, geen nieuw tarief kan worden vastgesteld, vinden de in de leden vier en vijf van dit artikel omschreven procedures toepassing.

7. De overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel of het bepaalde in artikel 18 van deze Overeenkomst.

8. Behoudens op grond van het bepaalde in het vierde lid van artikel 18 van deze Overeenkomst wordt een tarief niet van kracht, indien de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen hiertegen bewaar hebben.

9. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de in rekening gebrachte en geïnde tarieven overeenkomen met de door hen goedgekeurde tarieven en dat daarop geen kortingen worden gegeven.

#### ARTIKEL 14

##### *Personeel*

1. Op basis van wederkerigheid mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij op het gebied van de andere Overeenkomstslui-

Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un désaccord a été exprimé conformément au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes tiendront des consultations conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne sont plus d'accord sur un tarif établi, elles doivent en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et les entreprises de transport aérien désignées doivent essayer, si nécessaire, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de l'avis de désaccord, un nouveau tarif ne peut être fixé les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliquent.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 18 du présent Accord.

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie Contractante ne l'ont approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de s'assurer que les tarifs imposés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et qu'ils ne font pas l'objet de rabais.

#### ARTICLE 14

##### *Personnel*

1. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes est autorisée, sur une base de réciprocité, à affecter dans la région de l'autre Partie

In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 17 of this Agreement and endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 18 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement.

If within the period of ninety (90) days from the date of receipt of a notice of dissatisfaction, a new tariff cannot be established, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this article shall apply.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article or Article 18 of this Agreement.

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 4 of article 18 of this Agreement.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.

#### ARTICLE 14

##### *Staff Requirements*

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the area of the other Contracting Party its represen-

tende Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voldaan met eigen personeel of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit gebied zodanige diensten te verrichten (met inbegrip van afhandeling van andere luchtvaartmaatschappijen).

3. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of ander soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.

4. In de mate waarin de nationale wetgeving dit toestaat ziet elke Overeenkomstsluitende Partij ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

#### ARTIKEL 15

##### *Verkoop en inkomsten*

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks of, indien zij dit verkiest, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoer te verkopen tegen betaling in de munt van dat gebied of, indien zij dit verkiest, in een vrij converteerbare munt van enig ander land.

Een ieder is vrij zodanig vervoer te kopen tegen betaling in een munt die door die luchtvaartmaatschappij wordt aanvaard.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij op haar gebied.

Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor

Contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant dans la région de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services (l'assistance en escale d'autres compagnies aériennes y comprise) dans ladite région.

3. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur de l'autre Partie Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

#### ARTICLE 15

##### *Ventes et recettes*

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien dans la région de l'autre Partie Contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de cette région ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

Toute personne peut acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

2. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par ladite entreprise dans sa région.

Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les

tatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the opinion of the designated airline of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the area of the other Contracting Party, only if they are authorized to perform such services (including handling of other airlines) in the area of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such law and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.

4. To the extent permitted under applicable laws and regulations both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties.

#### ARTICLE 15

##### *Sales and Revenues*

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that area or, at its discretion, in freely convertible currencies of other parties.

Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its area.

Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for

lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indient. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of baten door deze luchtvaartmaatschappij verkregen op het gebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

Deze bepaling gaat niet in wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een zodanige vrijstelling voorziet.

#### ARTIKEL 16

##### *Uitwisseling van informatie*

1. De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van kopieën van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij, zoveel van tevoren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kopieën verschafft van tarieven, dienstregelingen, inbegrepen iedere wijziging daarvan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, inbegrepen de informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan geëist worden om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen lucht-

paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que ladite entreprise tire, dans la région de la première Partie Contractante de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

#### ARTICLE 16

##### *Echange d'information*

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination, à travers ou en provenance de la région de l'autre Partie Contractante, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les ordres d'exemption, et les tableaux de services autorisés.

2. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, horaires, y compris les modifications y apportées, ainsi que toute information pertinente concernant l'exploitation des services convenus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information requise propre à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

3. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien

current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the instruction of the request for transfer by the airline designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by that airline in the area of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

This provision shall not have effect if an agreement on the avoidance of double taxation providing for a similar exemption becomes applicable to both Contracting Parties.

#### ARTICLE 16

##### *Exchange of Information*

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airline to render service to, through, and from the area of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorized service patterns.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be reasonably required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

3. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aero-

vaartmaatschappij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgt betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in- en ontscheping.

## ARTIKEL 17

*Overleg*

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging en de bevestigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.

2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen van af de datum van ontvangst van een verzoek in die zin, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins overeenkomen.

## ARTIKEL 18

*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 onderhandelingen te regelen.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsrecht bestaande uit drie scheidsrechters.

3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt:

Elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, een schriftelijke vraag tot arbitrage van de andere Overeenkomstsluitende Partij heeft ontvangen.

Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen. De derde scheidsrechter mag geen onderdaan van België of een ingezetene van Macau zijn; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijd-

désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

## ARTICLE 17

*Consultations*

1. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application et le respect des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Sauf entente contraire entre les deux Parties Contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

## ARTICLE 18

*Règlements 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.

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre 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 composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit:

Chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante une demande écrite d'arbitrage.

Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Le troisième arbitre ne sera pas un ressortissant belge ou un résident de Macao, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai

nautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation.

## ARTICLE 17

*Consultations*

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close cooperation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

## ARTICLE 18

*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 endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, of a written request for arbitration from the other Contracting Party.

These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days. The third arbitrator shall not be a national of Belgium or a resident of Macau, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period

vak een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt aangewezen, kan door elke der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naar gelang het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te komen.

Als een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft zodanige beslissing na leven, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende Partij grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten van het Scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

#### ARTIKEL 19

##### *Wijzigingen*

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.

2. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze schriftelijk zijn bevestigd.

#### ARTIKEL 20

##### *Opzegging*

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijke mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven,

spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent article.

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie Contractante pourra appliquer l'article 6 du présent Accord.

5. Les frais d'arbitrage seront repartis à parts égales entre les Parties Contractantes.

#### ARTICLE 19

##### *Modifications*

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par écrit.

#### ARTICLE 20

##### *Dénonciation*

1. Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord.

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la

specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the applications of article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

#### ARTICLE 19

##### *Modifications*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed in writing.

#### ARTICLE 20

##### *Termination*

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the

wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## ARTIKEL 21

*Registratie*

Deze Overeenkomst en alle daaraan aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## ARTIKEL 22

*Inwerkingtreding*

Deze Overeenkomst treedt in werking zodra de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben bevestigd dat de vereiste procedures werden vervuld.

TEN BLIJKE WAARVAN DE ONDERGETEKENDEN, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN TE Brussel in twee exemplaren op 16 november 1994 in de Engelse taal.

***Voor de Regering van  
het Koninkrijk België:***

Robert URBAIN,

*minister van Buitenlandse handel,*

***Voor de Regering van Macau:***

General Vasco ROCHA VIEIRA.

*Gouverneur van Macau,*

notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## ARTICLE 21

*Enregistrement*

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## ARTICLE 22

*Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur lorsque les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié que toutes les procédures nécessaires ont été accomplies.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Bruxelles le 16 novembre 1994 en langue anglaise.

***POUR LE GOUVERNEMENT DU  
ROYAUME DE BELGIQUE,***

Robert URBAIN.

*ministre du Commerce extérieur,*

***POUR LE GOUVERNEMENT  
DE MACAO,***

General Vasco ROCHA VIEIRA.

*Gouverneur de Macao,*

notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

## ARTICLE 21

*Registration*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

## ARTICLE 22

*Entry into force*

This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have informed each other in writing that any necessary procedures have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at Brussels on the 16th of November 1994 in the English language.

***FOR THE GOVERNMENT OF THE  
KINGDOM OF BELGIUM:***

Robert URBAIN.

*Minister of Foreign Trade*

***FOR THE GOVERNMENT  
OF MACAU:***

General Vasco ROCHA VIEIRA

*Governor of Macau*

**BIJLAGE****ROUTETABEL****1. Routes voor Macau**

Macau — Tussenliggende punten(1) —  
Punten in België (waaronder Brussel) —  
verder gelegen punten(1).

**2. Routes voor het Koninkrijk België**

Punten in België — Tussenliggende  
punten(1) — Macau — verder gelegen  
punten(1).

3. De aangewezen luchtvaartmaat-  
schappijen van beide Overeenkomstslui-  
tende Partijen mogen op de overeengeko-  
men routes, bij onverschillig welke vlucht,  
één of meerdere punten weglaten of ze in  
een andere volgorde bedienen, op voor-  
waarde dat het punt van vertrek of aan-  
komst gelegen is in het land hunner nationa-  
liteit.

4. Er mogen geen 5e vrijheidsrechten  
uitgeoefend worden op tussenliggende en  
verder gelegen punten.

---

(1) Andere dan punten in Afrika en Amerika.

**ANNEXE****TABLEAU DES ROUTES****1. Routes de Macao**

Macao — Points intermédiaires(1) —  
Points en Belgique (Bruxelles y inclus) —  
Point au-delà(1).

**2. Routes du Royaume de Belgique**

Points en Belgique — Points intermédiairei-  
res(1) — Macao — Points au-delà.

3. Les entreprises de transport aérien  
désignées des deux Parties Contractantes  
peuvent omettre un ou plusieurs points sur  
les routes convenues et aussi les opérer dans  
un ordre différent sur un vol quelconque à  
condition que le point de départ ou d'ar-  
rivée soit situé dans le pays dont elles ont la  
nationalité.

4. Aucun point intermédiaire ou point  
au-delà peut être exploité en droits de trafic  
de 5<sup>e</sup> liberté.

---

(1) Autres que des points en Afrique et Amérique.

**ANNEX****SCHEDULES OF ROUTES****1. Routes of Macau**

Macau — Intermediate points(1) —  
Points in Belgium (including Brussels) —  
Points beyond(1).

**2. Routes of the Kingdom of Belgium**

Points in Belgium — Intermediate  
points(1) — Macau — Points beyond(1).

3. Any point or points on the agreed  
routes may be omitted by the designated  
airlines of both Contracting Parties or may  
be operated in a different order on any or all  
flights, provided that the point of departure  
or arrival is in the area of either Contracting  
Party.

4. No intermediate points or points  
beyond may be served exercising fifth free-  
dom traffic rights.

---

(1) Other than points in Africa and America.

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

---

**Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Macau inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 16 november 1994.**

**Artikel 1**

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

**Art. 2**

De Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Macau inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 16 november 1994, zullen volkomen gevolg hebben.

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

---

**Avant-projet de loi portant assentiment à la Convention entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Macao relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 16 novembre 1994.**

**Article 1<sup>er</sup>**

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 Macao relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 16 novembre 1994, sortiront leur plein et entier effet.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE****ADVIES 31.872/2/V**

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 22 juni 2001 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Macau inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 16 november 1994», heeft op 25 juli 2001 het volgende advies gegeven:

1. In het wetsontwerp (opschrift en artikel 2) en in de memorie van toelichting schrijve men «gedaan te Brussel» in plaats van «ondertekend te Brussel», overeenkomstig de terminologie die wordt gebruikt in overeenkomsten waarmee wordt ingestemd.

2. In de Nederlandse en de Franse vertaling van de Overeenkomst moeten de namen en de titels van de ondertekenaars worden vermeld.

De kamer was samengesteld uit:

De heer Y. KREINS, staatsraad, voorzitter;

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

Mevrouw B. VIGNERON, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door mevrouw V. FRANCK, adjunct-referendaris.

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

*De griffier,*

B. VIGNERON.

*De voorzitter,*

Y. KREINS.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT****AVIS 31.872/2/V**

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 22 juin 2001, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de Macao relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 16 novembre 1994», a donné le 25 juillet 2001 l'avis suivant:

1. Dans le projet de loi (intitulé et article 2) et l'exposé des motifs, il convient d'écrire «faits à Bruxelles» et non «signés à Bruxelles», conformément à la terminologie utilisée dans les accords auxquels il est porté assentiment.

2. Il y a lieu d'ajouter dans les traductions française et néerlandaise de l'Accord les noms et titres des signataires de celui-ci.

La chambre était composée de:

M. Y. KREINS, conseiller d'État, président;

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

Mme B. VIGNERON, greffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par Mme V. FRANCK, référendaire adjoint.

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

*Le greffier,*

B. VIGNERON.

*Le président,*

Y. KREINS.