

BELGISCHE SENAAT

 ZITTING 2001-2002

 26 APRIL 2002

Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Brasilia op 18 november 1999

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	4
Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië inzake luchtvervoer	5
Voorontwerp van wet	19
Advies van de Raad van State	20

SÉNAT DE BELGIQUE

 SESSION DE 2001-2002

 26 AVRIL 2002

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Brasilia le 18 novembre 1999

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	4
Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien	5
Avant-projet de loi	19
Avis du Conseil d'État	20

MEMORIE VAN TOELICHTING

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

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

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

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

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het voorliggend akkoord met Brazilië werd geparafeerd te Rio de Janeiro op 29 oktober 1992 en ondertekend te Brasilia op 18 november 1999.

Dit 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.

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

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

Bien que les matières couvertes par les accords aériens ressortent essentiellement de la compétence du Ministère fédéral des Communications et de l'Infrastructure, ce ministère sauvegarde les prérogatives tant du Ministère fédéral des Finances 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 le Brésil a été paraphé à Rio de Janeiro le 29 octobre 1992 et signé à Brasilia le 18 novembre 1999.

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

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

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Brasilia op 18 november 1999, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 8 april 2002.

ALBERT

Van Koningswege:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Brasilia le 18 novembre 1999, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 8 avril 2002.

ALBERT

Par le Roi:

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

Le ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

(VERTALING)

OVEREENKOMST**tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federale Republiek Brazilië inzake luchtvervoer**

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

en

DE REGERING VAN DE FEDERALE REPUBLIEK BRAZILIE

HIERNA Overeenkomstsluitende Partijen genoemd.

PARTIJEN ZIJNDE bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op zeven december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld,

VERLANGENDE een overeenkomst tot aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, en het bevorderen, in de mate van het mogelijke, van elke vorm van burgerlijke samenwerking in de luchtvervoerssector,

VERLANGENDE de grootst mogelijke veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen,

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

ARTIKEL 1*Begripsomschrijvingen*

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

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

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

c) de uitdrukking «luchtvaartautoriteiten» betekent voor het Koninkrijk België het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en voor de Federale Republiek Brazilië de Commandant van de Luchtvaart of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;

d) de uitdrukkingen «grondgebied», «luchtdienst», «internationale luchtdienst», «luchtvaartmaatschappij» en «landing voor andere dan verkeersdoeleinden» hebben onderscheidenlijk de betekenis die hun 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 3 en 4 van deze Overeenkomst;

ACCORD**entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien**

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

et

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FEDERATIVE DU BRESIL

DENOMMES ci-après Parties Contractantes.

ETANT PARTIES à la Convention relative à l'Aviation Civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944,

DESIRANT conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà et de promouvoir, dans toute la mesure du possible, toute forme de coopération civile dans le secteur des transports aériens,

DESIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité dans le domaine du transport aérien international,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1*Définitions*

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte ne requière une autre interprétation:

a) le terme «Convention» désigne la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention, adopté en vertu des articles 90 et 94, pour autant que lesdits Annexes et amendements soient entrés en vigueur pour les deux Parties Contractantes;

b) le terme «Accord» désigne le présent Accord, son Annexe, ainsi que toute modification apportée audit accord ou à ladite annex;

c) le terme «autorités aéronautiques» désigne: dans le cas du Royaume de Belgique, le Ministère des Communications et, dans le cas de la République fédérative du Brésil, le Commandant de l'Aéronautique, ou, pour les deux parties, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions exercées actuellement par lesdites autorités;

d) les termes «territoire», «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont les significations qui leur sont respectivement attribuées dans les articles 2 et 96 de la Convention;

e) le terme «entreprise de transport aérien désignée» vise une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4 du présent Accord;

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» heeft één van de volgende betekenissen:

i) de passagierstarieven die door een luchtvaartmaatschappij voor het vervoer van passagiers en hun bagage op luchtdiensten gehanteerd worden, alsmede de heffingen en de voorwaarden van toepassing op bijkomende diensten in het kader van zulk vervoer;

ii) de vrachttarieven gevraagd door een luchtvaartmaatschappij voor het vervoer van goederen (met uitzondering van post) op deze luchtdiensten;

iii) de voorwaarden waaraan zekere tarieven voor het vervoer van passagiers en vracht ter beschikking zijn of van toepassing zijn met inbegrip van alle voordelen die aan deze tarieven verbonden zijn;

iv) het bedrag van de commissies betaald door een luchtvaartmaatschappij voor agentschapvoering inzake de verkochte biljetten of luchtvervoerbrieven uitgeschreven door erkende agenten voor het vervoer op de luchtdiensten.

h) de uitdrukking «verandering van vliegtuigtype» betekent dat een aangewezen luchtvaartmaatschappij met het oog op het bedienen van de overeengekomen diensten bepaalde delen van de route zal exploiteren met luchtvaartuigen met gelijksoortige of lagere capaciteit dan deze gebruikt op een ander deel;

i) de uitdrukkingen «boorduitrustingsstukken», «gronduitrusting», «boordproviand» en «reserveonderdelen» hebben onderscheidenlijk de betekenis die hun is toegekend in de Bijlage 9 van het Verdrag;

j) de uitdrukking «luchtvaarttarief» betekent de heffingen geveerd aan de luchtvaartmaatschappijen voor het gebruik van installaties en voor de verstrekking van luchthavendiensten, luchtverkeersdiensten en beveiliging van de luchtvaart.

ARTIKEL 2

Verlening 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;

b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en

c) om op haar 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 grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van deze laatste.

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

g) le terme «tarifs» désigne l'une des notions suivantes:

i) les prix passagers pratiqués par une entreprise aérienne pour le transport de passagers et de leurs bagages sur les services aériens, ainsi que les taxes et les conditions applicables aux services auxiliaires dans le cadre de ces transports;

ii) les tarifs de fret pratiqués par une entreprise aérienne pour le transport de marchandises (excepté le transport du courrier) sur les services aériens;

iii) les conditions auxquelles certains tarifs de transport de passagers et de fret sont disponibles ou applicables, en ce compris tous avantages liés aux dits tarifs;

iv) le montant des commissions payées par une entreprise aérienne pour services d'agence sur les billets vendus ou sur des lettres de transport aérien émises par les agents concernés pour le transport sur les services aériens;

h) le terme «rupture de charge» signifie qu'une entreprise aérienne désignée, pour assurer les services convenus, fera desservir certaines sections de la route par des aéronefs de capacité similaire ou inférieure à ceux utilisés sur une autre section;

i) les termes «équipement de bord», «équipement au sol», «provision de bord», «pièces de rechange» ont les significations qui leur sont respectivement attribuées dans l'Annexe 9 à la Convention;

j) le terme «tarif aéronautique» désigne la taxe réclamée aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation des installations et la fourniture de services aéroportuaires, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation.

ARTICLE 2

Octroi de droits

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

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

b) faire des escales non commerciales dans le dit territoire;

c) effectuer des escales sur son territoire dans le cadre 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. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme concédant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier transportés moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location et destinés à un autre point du territoire de cette dernière.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor het exploiteren van diensten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht in een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

ARTIKEL 4

Vergunning voor het exploiteren van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij ingevolge artikel 3 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.

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 5

Intrekking of schorsing van een vergunning tot exploitatie van diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de vergunningen voor de uitoefening van de rechten vermeld in artikel 4 van deze Overeenkomst door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te weigeren, in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden die ze nodig acht voor de uitoefening van deze rechten, indien de voornoemde luchtvaartmaatschappij:

a) 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) in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;

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

d) niet te hunnen genoegen aantoont dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht ervan berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die ze aanwijst of bij haar onderdanen.

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 arti-

ARTICLE 3

Désignation pour l'exploitation des services

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante aura le droit de retirer, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et de désigner une autre.

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émanant de l'une des Parties Contractantes aux termes de l'article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante accorderont sans délai et en conformité avec les lois et règlements de cette dernière, les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ladite entreprise de transport a été désignée.

2. Dès réception desdites autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer à exploiter les services convenus, en tout ou en partie, pour autant qu'elle se conforme aux dispositions applicables de cet Accord et que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

ARTICLE 5

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

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante auront le droit de refuser, de révoquer, de suspendre les autorisations pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 4 du présent Accord par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante ou de les assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, qu'elle estime nécessaires pour l'exercice de ces droits, si ladite entreprise de transport aérien:

a) ne peut montrer 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 de services aériens internationaux;

b) ne se conforme pas aux conditions prescrites dans le présent Accord;

c) ne se conforme pas aux lois et règlements de cette Partie Contractante;

d) n'est pas en mesure de prouver qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ou de ses ressortissants.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements mentionnés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du

kel 17 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen alsook 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 binnenkomen in, het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, sanitaire formaliteiten 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 in doorreis te worden nageleefd bij het binnenkomen in, verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Passagiers op doorreis over het grondgebied 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 en meer voordelige behandeling geven ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij 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 7

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.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt niet te erkennen voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

3. 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 vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om

présent article ne seront exercés qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 17 du présent Accord.

ARTICLE 6

Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant sur son territoire l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à des services aériens internationaux 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 du territoire 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, les douanes, 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 passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

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

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera de traitement plus favorable à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien qui offre ou 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 sous son contrôle.

ARTICLE 7

Certificats, brevets et licences

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

2. Chaque Partie Contractante se réserve toutefois le droit de refuser, de reconnaître pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

3. Lorsque les certificats, brevets ou licences visés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention, et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pourront demander une consultation conformément

overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst ten einde 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 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstige hun rechten en verplichtingen inzake internationaal recht, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun wederzijdse verplichtingen de veiligheid van de Burgerluchtvaart te beschermen tegen eender welke wederrechtelijke gedraging met het oog op de beveiliging ervan integraal deel uitmaakt van dit akkoord. Zonder in het algemeen hun rechten en verplichtingen in internationaal recht aan te tasten, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen meer bepaald 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 alsook de bepalingen van eender ander Verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart door hen bekrachtigd.

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 deze luchtvaartuigen en van hun passagiers en bemanningen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart, te voorkomen.

3. 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 in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Overeenkomstsluitende Partije; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partijen verbindt er zich toe te eisen dat de exploitanten van luchtvaartuigen de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart bedoeld in lid 3 opgelegd door de andere Overeenkomstsluitende Partij inzake het binnenkomen, het verlaten of het verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zouden in acht nemen. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe dat de gepaste maatregelen daadwerkelijk op haar grondgebied toegepast worden met het oog op de bescherming van luchtvaartuigen en de inspectie van passagiers, bemanningen, handbagages, bagages, vracht en boordproviand vóór en tijdens het laden of tijdens het verblijf van het luchtvaartuig. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale en redelijke beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige ander wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van

ment à l'article 17 du présent Accord afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 5 du présent Accord.

ARTICLE 8

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leurs obligations réciproques de protéger l'aviation civile contre tout acte illicite pour en promouvoir la sûreté fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice de leurs droits et obligations en général résultant du droit international, les Parties Contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi qu'aux dispositions de toute autre Convention concernant la sûreté de l'Aviation civile ratifiée par elles.

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

3. Dans le cadre de leurs relations, Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions relatives à la sûreté sont applicables aux Parties Contractantes; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles ou des exploitants qui ont le siège principal de leur activité ou leur résidence permanente sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante s'engage à exiger des exploitants d'aéronefs qu'ils observent les dispositions en matière de sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 prescrites par l'autre Partie Contractante en matière d'entrée, de sortie ou de séjour sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante s'assure que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, des marchandises ainsi que des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le stationnement de l'aéronef. Chaque Partie Contractante examine également avec bienveillance toute demande que l'autre Partie Contractante lui adressera en vue d'obtenir, face à une menace précise, des mesures spéciales et raisonnables de sûreté.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident impliquant la capture illicite d'aéronefs civils, ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des aéronefs visés, de leurs passagers et équipa-

deze luchtvaartuigen, van hun passagiers en bemanningen, 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.

6. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de bepalingen in dit artikel betreffende de beveiliging van de luchtvaart, 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 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Gebruiksvergoedingen

1. De vergoedingen die op het grondgebied 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.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij streeft ernaar dat overleg zou plaatsvinden over deze luchtvaarttarieven tussen hun bevoegde autoriteiten en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de voorzieningen en diensten aangeboden door voornoemde autoriteiten gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Alle voorstellen tot wijziging van de luchtvaarttarieven zullen tijdig medegedeeld worden aan de gebruikers ten einde hen in staat te stellen hun visie uit te drukken voordat de wijzigingen ingaan.

ARTIKEL 10

Douane en Accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische voorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, broodproviand (met inbegrip van alcoholische drank, tabak en andere producten bestemd om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan de passagiers te worden verkocht) 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 gebruikelijke reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid.

ges, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes se prêtent mutuellement assistance 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.

6. 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 5 du présent Accord.

ARTICLE 9

Droits d'utilisation

1. Les droits imposés sur le territoire 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 cette autre Partie Contractante ne doivent pas être supérieures à ceux imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.

2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations sur ces tarifs aéronautiques entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien désignées utilisant les installations et les services offerts par lesdites autorités, par l'intermédiaire, si possible, des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toutes propositions de changement des tarifs aéronautiques seront communiqués aux utilisateurs avec un préavis raisonnable afin de leur permettre de donner leur avis avant que les changements ne prennent effet.

ARTICLE 10

Droits de douane et impôts

1. Chaque Partie Contractante exempte l'entreprise de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, impôts, frais d'inspection et autres charges 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, les provisions de bord (y compris les boissons, les tabacs et autres produits destinés à être vendus en quantités limitées aux passagers durant le vol) et tous autres biens 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 exploitant les services convenus, ainsi que sur les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien.

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 grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zij:

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

b) aan boord worden gehouden van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij vanaf de aankomst op tot het vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) aan boord worden genomen van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

3. De normale boorduitrustingsstukken en de gronduitrusting, alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van één der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. 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 direct 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 11

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten 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 Partij rekening met het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde 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 strikte wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften van het publiek op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied

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 le territoire de la Partie Contractante accordant l'exemption, lorsqu'ils sont:

a) introduits sur le territoire 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 sur le territoire de la Partie Contractante qui a accordé l'exemption;

b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes à paratir de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante jusqu'au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

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

4. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés 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 11

Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services 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 des Parties Contractantes auront pour caractéristique d'être rigoureusement adaptés aux 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 pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport de passagers, des marchandises et du courrier entre le terri-

van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen die de eindbestemming van dat vervoer zijn.

4. Het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemeen beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten in dit gebied gelegen zijn; en

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

5. Ten laatste vijfenveertig (45) dagen voor de aanvangsdatum van de exploitatie van de overeengekomen diensten, zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen hun exploitatieprogramma's ter goedkeuring voorleggen aan de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen. Deze exploitatieprogramma's bevatten namelijk het type van dienst, het type van luchtvaartuig, de frequenties van de dienst en de dienstregelingen. Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen. In bijzondere gevallen, kunnen de luchtvaartautoriteiten instemmen met een kortere termijn.

ARTIKEL 12

Verandering van vliegtuigtype

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij kan op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de verder gelegen punten een luchtvaartuig met een andere capaciteit inzetten op voorwaarde dat:

a) dit met het oog op een economische exploitatie verantwoord is;

b) het luchtvaartuig gebruikt op het gedeelte van de route dat het verst verwijderd is van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, slechts geëxploiteerd wordt in aansluiting op het luchtvaartuig gebruikt op het dichterbij gelegen gedeelte en dat dit in de dienstregeling tot uiting komt; het eerstbedoelde luchtvaartuig komt naar het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt met het doel vervoer op te nemen van, dan wel aan te voeren voor het laatstbedoelde luchtvaartuig, en de capaciteit ervan wordt in de allereerste plaats met het oog op dit doel bepaald;

c) de luchtvaartmaatschappij niet tegenover het publiek voorwendt, door middel van publiciteit, dat zij een luchtdienst onderhoudt beginnend op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, tenzij de Bijlage bij deze Overeenkomst dit toestaat;

d) tegenover iedere vlucht van een luchtvaartuig naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, slechts één vlucht vanuit dat grondgebied toegelaten wordt, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij meer dan één vlucht toestaan.

ARTIKEL 13

Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen laten toe dat een tarief op één van de routes bepaald in de Bijlage wordt vastgesteld door

toire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises y inclus du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats, autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien, sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:

a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

b) aux exigences du trafic de la région traversée pour assurer les services convenus, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des Etats faisant partie de la région;

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

5. Au plus tard quarante-cinq (45) jours avant la date à laquelle l'exploitation des services convenus prend cours, les entreprises de transport aérien désignées soumettront leurs programmes d'exploitation, pour approbation, aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation indiqueront 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 des autorités aéronautiques.

ARTICLE 12

Rupture de charge

L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes peut effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour les points au-delà, aux conditions suivantes:

a) la substitution est justifiée pour des raisons de rentabilité;

b) l'aéronef assurant le service sur la section la plus éloignée du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien assurera le service uniquement en correspondance avec l'aéronef desservant la section la plus proche et son horaire sera établi en conséquence; le premier arrivera au point de substitution pour prendre à bord du trafic transbordé du deuxième ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce dernier, et la capacité sera déterminée en tenant principalement compte de ce but;

c) l'entreprise de transport aérien ne peut se présenter au public, par voie de publicité, comme offrant un service à partir du point où s'effectue le changement d'aéronefs, sauf stipulation contraire dans l'Annexe au présent Accord;

d) dans le cas de tout vol à destination du territoire de l'autre Partie Contractante où s'effectue le changement d'aéronef, un seul vol est permis en provenance de ce territoire, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante n'autorisent plus d'un vol.

ARTICLE 13

Tarifs

1. Les Parties Contractantes permettront qu'un tarif sur une des routes spécifiées dans l'Annexe soit établi par une des entrepri-

één van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen en dit indien mogelijk na overleg tussen die luchtvaartmaatschappijen.

2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen het belang van de gebruikers, de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, en, waar dit passend wordt geacht, de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen op het geheel of een deel van dezelfde route.

3. De tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd en dienen in hun bezit te zijn tenminste zestig (60) dagen vóór de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van dit tijdvak aanvaarden.

Indien binnen dertig (30) dagen na de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen kennis hebben gegeven van hun bezwaar, worden de zodanige tarieven als goedgekeurd beschouwd en treden ze in werking op de in het tariefvoorstel genoemde datum.

Ingeval de luchtvaartautoriteiten instemmen met verkorting van het tijdvak voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat de periode waarin bezwaar moet worden medegedeeld 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 door overeenstemming het tarief te bepalen.

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 één der Overeenkomstsluitende Partijen een reeds bestaand tarief niet meer goedvinden, brengen zij dit 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 overeenkomstig het bepaalde in het tweede en derde lid van dit artikel, wordt de in de leden vier en vijf van dit artikel omschreven procedure toegepast.

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

8. Een tarief wordt niet van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen hiertegen bezwaar hebben, behoudens het bepaalde in het vierde lid van artikel 18 van deze Overeenkomst.

9. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de toegepaste en aangerekende tarieven in overeenstemming zijn met de door hen goedgekeurde tarieven

ses de transport aérien désignées, si possible après concertation entre ces entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs à appliquer au transport sur les services convenus entre les territoires des Parties Contractantes seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, 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 celles-ci au moins soixante (60) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques pourront accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de 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.

Si les autorités aéronautiques acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, elles 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 de 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 devront 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 90 (quatre-vingt-dix) jours à compter de la date de réception de l'avis de désaccord, un nouveau tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, 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'au moment où de nouveaux tarifs sont 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 de commun accord et

en dat geen enkele luchtvaartmaatschappij daarop kortingen toestaat.

10. Onverminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen in de sectoren van de overeengekomen diensten waar zij rechten van vijfde vrijheid uitoefenen, dingen tegen de tarieven die door luchtvaartmaatschappijen, die rechten van derde en vierde vrijheid in die sectoren uitoefenen, toegepast worden.

De luchtvaartmaatschappijen die rechten van vijfde vrijheid uitoefenen mogen geen lagere prijzen noch minder beperkende tariefvoorwaarden toepassen dan deze van de luchtvaartmaatschappijen die rechten van derde en vierde vrijheid uitoefenen.

ARTIKEL 14

Personeel

1. Op basis van wederkerigheid mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Aan deze 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 grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.

3. Het personeel bedoeld onder lid 1 van dit artikel is onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften op het grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij. Elke Overeenkomstluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd de nodige werkvergunningen of andere soortgelijke documenten aan dit personeel.

4. In de mate waarin de nationale wetgeving dit toestaat, ziet elke Overeenkomstluitende Partijen ervan af werkvergunningen 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 grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij rechtstreeks of, indien zij dit verkiest, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

De verkoop kan geschieden in de munt van het land of, indien de nationale wetgeving het toelaat, in vrij converteerbare munten van andere landen.

Eenieder is vrij zodanig vervoer te kopen tegen betaling in munten die door die luchtvaartmaatschappij voor de verkoop worden aanvaard.

2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht tot het vrijelijk overmaken naar zijn land van het verschil tussen

qu'aucune entreprise de transport aérien n'accorde de réductions sur ces tarifs.

10. Sans préjudice de l'application des dispositions des paragraphes précédents du présent article, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

Les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air ne peuvent être moins élevés et leurs conditions tarifaires ne peuvent être moins restrictives que celles des entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

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 sur le territoire de l'autre Partie Contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Aux choix de l'entreprise de transport aérien désignée, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par son propre personnel exécutif ou par celui de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

3. Le personnel visé au paragraphe 1 du présent article devra se conformer aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité et sans retard, les permis de travail et autres documents analogues nécessaires à ce personnel.

4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, et autres documents analogues le personnel qui exerce des 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 sur le territoire de l'autre Partie Contractante directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

La vente peut se faire dans la monnaie du pays ou, si la législation nationale le permet, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

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

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de transférer vers son pays l'excédent des recettes locales sur les

lokale ontvangsten en lokale uitgaven. Zodanige overmakingen zijn toegelaten zonder beperkingen op basis van de wisselkoers voor zulke transacties of, bij ontstentenis van wisselkoers, 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 administratieve of wissellasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.

3. Op basis van wederkerigheid, zal de luchtvaartmaatschappij aangewezen door elke Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling genieten van elke heffing op de ontvangsten die de maatschappij verkrijgt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij uit de uitbating van de luchtdiensten alsook van elke belasting op het bedrag van haar transacties of op haar kapitaal.

Deze bepaling geldt niet 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 beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen in de mate van het mogelijke, informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van afschriften van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen en vrijstellingen van de toegestane diensten.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij, zoveel van tevoren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij afschriften verschaft van tarieven, dienstregelingen, inbegrepen iedere wijziging daaraan, en alle relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elke van de omschreven routes, 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 luchtvaartmaatschappij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgt betreffende het vervoersvolume 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 teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren in alle aangelegenheden betreffende de uitvoering en de bevredigende naleving van deze Overeenkomst en haar Bijlage.

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

dépenses locales. Ces transferts sont permis, sans restrictions, au taux de change applicable à ces transactions, ou s'il n'y en a pas au taux de change pratiqué sur le marché des paiements courants en vigueur 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 pas assujettis à quelconques charges administratives et de change sauf à celles que les banques demandent pour effectuer de tels conversions et envois d'argent.

3. Basé sur la réciprocité, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie Contractante aura droit à l'exemption de tout tribut sur les recettes que l'entreprise obtient sur le territoire de l'autre Partie Contractante de l'opération des services de transport aérien et de tout impôt sur le montant de ses transactions ou de son 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, dans toute la mesure du 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 du territoire de l'autre Partie Contractante ou faisant escale sur ce dernier, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour les services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les exemptions et les tableaux des services autorisés.

2. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse, le plus rapidement possible, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, des copies des tarifs, tableaux, y compris toute modification y apportées, ainsi que toute information pertinente concernant l'exploitation des services, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autres informations requises, prouvant 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 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 périodiquement afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions relatives à l'application 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.

ARTIKEL 18

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de interpretatie 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, via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van zestig (60) dagen. De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt aangewezen, kan door elke der Overeenkomstsluitende Partij 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. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe iedere beslissing of uitspraak van het scheidsgerecht conform zijn nationale wetgeving na te komen.

Als een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft zodanige beslissing na te 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 één 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. Indien een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt dat beide Overeenkomstsluitende Partijen bindt, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit artikel ten einde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.

3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

ARTICLE 18

Règlement des différends

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

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront 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 à laquelle l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre, dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Le troisième arbitre sera le représentant d'un Etat tiers; il 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 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. Chaque Partie Contractante s'engage à se conformer entièrement à toute décision ou sentence du tribunal arbitral conforme à sa législation.

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie Contractante pourra appliquer l'article 5 du présent Accord.

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

ARTICLE 19

Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier l'une des dispositions 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. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général, liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette Convention prévaudront. Des consultations, telles que prévues au paragraphe 1 du présent article pourront avoir lieu afin de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

3. Tout amendement ou modification entrera en vigueur lorsqu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.

ARTIKEL 20

Beëindiging

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

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 21

Registratie bij de ICAO

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

ARTIKEL 22

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking door een uitwisseling van diplomatieke nota's nadat de twee Overeenkomstsluitende Partijen hun grondwettelijke formaliteiten hebben vervuld.

Met dezelfde uitwisseling van nota's, zullen de Overeenkomst en zijn Bijlagen getekend te Brussel op 19 september 1980 ophouden van kracht te zijn.

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

GEDAAN te Brasilia, de 18 november 1999, in twee exemplaren in de Nederlandse, Franse, en Portugese taal, de drie teksten zijnde gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van het Koninkrijk België :

*Staatssecretaris voor Buitenlandse Handel,
toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken,*

Pierre CHEVALIER.

Voor de Regering van de Federale Republiek Brazilië :

Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

Louis Felipe LAMPREIA.

ARTICLE 20

Dénonciation

1. Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, 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 notification sera réputée avoir été reçue 14 (quatorze) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 21

Enregistrement auprès de l'OACI

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 par un échange de notes diplomatiques, après que les deux Parties Contractantes auront accompli les formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

Par le même échange de notes, l'Accord signé par les Parties Contractantes à Bruxelles, le 19 septembre 1980 et ses Annexes, cesseront de produire leurs effets.

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 Brasilia, le 18 novembre 1999, en français, néerlandais et portugais, les trois textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique,

*Secrétaire d'Etat au Commerce extérieur,
adjoint au ministre des Affaires étrangères,*

Pierre CHEVALIER.

Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil,

Ministre des Relations extérieures,

Louis Felipe LAMPREIA.

BIJLAGE

ANNEXE

ROUTETABEL

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes voor België

1. Routes de la Belgique

Punten van vertrek — <i>Points au départ</i>	Tussenliggende punten — <i>Points intermédiaires</i>	Punten in Brazilië — <i>Points au Brésil</i>	Verder gelegen punten — <i>Points au-delà</i>
--	--	--	---

Punten in België. — *Points en Belgique*

Twee punten op de rechtstreekse route (Zuid-Atlantisch gebied en Afrika met uitsluiting van Europa) later aan te duiden. Zürich of eender welk punt in Zwitserland. — *Deux points sur la route directe (Atlantique Sud et Afrique, avec exclusion de l'Europe) à désigner ultérieurement Zurich ou tout autre point en Suisse*

Rio de Janeiro en Sao Paulo (beide coterminale punten). — *Rio de Janeiro et São Paulo (tous deux points coterminaux)*

Buenos Aires, Montevideo, Santiago de Chili.

2. Routes van Brazilië

2. Routes du Brésil

Punten van vertrek — <i>Points de départ</i>	Tussenliggende punten — <i>Points intermédiaires</i>	Punten in België — <i>Points en Belgique</i>	Verder gelegen punten — <i>Points au-delà</i>
--	--	--	---

Punten in Brazilië. — *Points au Brésil*

Kaapverdië, Casablanca. — *Cap Vert, Casablanca*

Punten in België. — *Points en Belgique*

Tel Aviv, Frankfurt, Berlijn, Beijing. — *Tel Aviv, Frankfurt, Berlin, Beijing.*

Nota's

Notes

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen op de overeengekomen routes, bij onverschillig welke vlucht, één of meerdere punten weglaten en ook ze in een andere volgorde bedienen op eender welke vlucht mits het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land waarvan ze de nationaliteit hebben.

2. In geen enkel geval, verleent deze bepaling aan de aangewezen vervoerders de toelating om verder gelegen punten als tussenliggende punten of tussenliggende punten als verder gelegen punten te vervangen of te bedienen.

1. 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'arrivée soit situé dans le pays dont elles possèdent la nationalité.

2. En aucun cas, cette clause ne permet aux transporteurs désignés de substituer ou de desservir des points au-delà comme points intermédiaires ou des points intermédiaires comme point au-delà.

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

—

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federatieve Republiek Brazilië inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, gedaan te Brasilia op 18 november 1999.

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 de Federatieve Republiek Brazilië inzake luchtvervoer, en de Bijlage, gedaan te Brasilia op 18 november 1999, zullen volkomen gevolg hebben.

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

—

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien, et à l'Annexe, faits à Brasilia le 18 novembre 1999.

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien, et l'Annexe, faits à Brasilia le 18 novembre 1999, sortiront leur plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
32.811/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 3 januari 2002 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Federatieve Republiek Brazilië inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, gedaan te Brasilia op 18 november 1999», heeft op 30 januari 2002 het volgende advies gegeven:

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

In het opschrift en in artikel 2 van de Nederlandse tekst van het voorontwerp van wet schrijve men «de Federale Republiek Brazilië» in plaats van «de Federatieve Republiek Brazilië».

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

De kamer was samengesteld uit:

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

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

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

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

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

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

De griffier,

C. GIGOT.

De voorzitter,

M.-L. WILLOT-THOMAS.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT
32.811/4

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 3 janvier 2002, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif au transport aérien, et à l'Annexe, faits à Brasilia le 18 novembre 1999», a donné le 30 janvier 2002 l'avis suivant:

EXAMEN DU PROJET

Dans l'intitulé et à l'article 2 du texte néerlandais de l'avant-projet de loi on écrira «de Federale Republiek Brazilië» au lieu de «de Federatieve Republiek Brazilië».

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

La chambre était composée de:

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

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

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

Mme C. GIGOT, greffier.

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

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

Le greffier,

C. GIGOT.

La présidente,

M.-J. WILLOT-THOMAS.