

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 Verenigde Arabische Emiraten inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, en met de Bijlage, ondertekend te Abu Dhabi op 5 maart 1990

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	4
Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Arabische Emiraten inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden	5
Voorontwerp van wet	21
Advies van de Raad van State	22

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 des Émirats Arabes Unis en vue de l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, et à l'Annexe, signés à Abou Dhabi le 5 mars 1990

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	4
Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des Émirats Arabes Unis en vue de l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà	5
Avant-projet de loi	21
Avis du Conseil d'État	22

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 de Verenigde Arabische Emiraten werd ondertekend te Abu Dhabi op 5 maart 1990.

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

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

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

Bien que les matières couvertes par les accords aériens ressortent essentiellement de la compétence du Ministère fédéral des Communications et de l'Infrastructure, ce ministère sauvegarde les prérogatives tant du Ministère fédéral des Finances 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 les Emirats Arabes Unis a été signé à Abou Dhabi le 5 mars 1990.

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 Verenigde Arabische Emiraten inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, en de Bijlage, ondertekend te Abu Dhabi op 5 maart 1990, zullen volkomen gevolgd 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 des Émirats Arabes Unis en vue de l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, et l'Annexe, signés à Abou Dhabi le 5 mars 1990, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 8 avril 2002.

ALBERT

Par le Roi:

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

Le ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

(VERTALING)

(TRADUCTION)

OVEREENKOMST

ACCORD

AGREEMENT

tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Arabische Emiraten inzake luchtvaartdiensten en via hun onderscheiden grondgebieden

entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des Emirats Arabes Unis en vue de l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà

between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the United Arab Emirates for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories

DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK BELGIË

LE GOUVERNEMENT DU
ROYAUME DE BELGIQUE

THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF BELGIUM

en

et

and

DE REGERING VAN DE VERENIGDE
ARABISCHE EMIRATEN

LE GOUVERNEMENT DES
EMIRATS ARABES UNIS

THE GOVERNMENT OF THE
UNITED ARAB EMIRATES

PARTIJEN ZIJNDE bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opegesteld;

ETANT TOUS LES DEUX PARTIES à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;

BEING PARTIES to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the seventh day of December 1944;

GELEID door de wens een aanvullende overeenkomst bij dat Verdrag te sluiten, met het doel luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden in te stellen;

DESIREUX conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

DESIRING to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIF:

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTIKEL 1

ARTICLE 1

ARTICLE 1

*Begripsomschrijvingen**Définitions**Definitions*

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

Aux fins du présent Accord à moins que le contexte n'exige une interprétation différente:

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

1. de uitdrukking «Verdrag» het Verdrag inzake de Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld, met inbegrip van alle krachtens artikel 90 van dat Verdrag aanvaarde Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen voor beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn van kracht geworden of door hen zijn bekrachtigd;

1. Le terme Convention signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale qui a été ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention ainsi que tout amendement des annexes ou de la Convention adoptée en vertu des articles 90 et 94 de celles-ci, pour autant que lesdits annexes et amendements aient sorti leurs effets pour les deux Parties contractantes ou aient été ratifiés par celles-ci;

1. the term «Convention» means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and Amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;

2. de uitdrukking «luchtvaartautoriteiten», wat het Koninkrijk België betreft, het Ministerie van Verkeerswezen en de persoon of instantie die bevoegd is een van de door dit Ministerie uitgeoefende functies met betrekking tot deze overeenkomst te vervullen, en wat de Verenigde Arabische Emiraten betreft, de Minister van Verkeerswezen en de persoon of instantie die bevoegd is een van de thans door die Minister met betrekking tot de burgerluchtvaart uitgeoefende functies te vervullen;

2. Le terme «autorités aéronautiques» signifie, dans le cas du Royaume de Belgique, dans le cas du Royaume de Belgique, le Ministère des Communications et toute personne ou organe habilité à exercer toutes fonctions exercées par ledit Ministère des Communications en rapport avec le présent Accord et pour les Emirats arabes unis, le Ministre des Communications et toute personne ou organe habilité à exercer toutes fonctions pouvant être exercées actuellement par le Ministre dans le domaine de l'aviation civile;

2. the term «aeronautical authorities» means in the case of the United Arab Emirates the Minister of Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the Minister in respect of civil Aviation and in the case of the Kingdom of Belgium, the Ministry of Communications and any person or body authorised to perform any functions exercised by the said Ministry of Communications in respect of this Agreement;

3. de uitdrukking «aangewezen luchtvaartmaatschappij» een of meer luchtvaartmaatschappijen die overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst zijn aangewezen en gemachtigd;

4. de uitdrukking «grondgebied» in verband met een Staat hetgeen daaronder wordt begrepen in artikel 2 van het Verdrag;

5. de uitdrukkingen «luchtdienst», «internationale luchtdienst», «luchtvaartmaatschappij» en «landing anders dan voor verkeersdoeleinden» hetgeen daaronder wordt begrepen in artikel 96 van het Verdrag.

ARTIKEL 2

Toepasselijkheid van het Verdrag van Chicago

De bepalingen van deze Overeenkomst laten de bepalingen van het Verdrag onverlet voor zover de laatsgenoemde bepalingen op internationale luchtdiensten van toepassing zijn.

ARTIKEL 3

Verkeersrechten

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten met betrekking tot haar geregelde internationale luchtdiensten:

- a) het recht om over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;
- b) het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten met het doel geregelde internationale luchtdiensten in te stellen op de routes omschreven in de desbetreffende afdeling van de aan deze Overeenkomst gehechte tabel/tabellen. Zodanige diensten en routes worden hierna onderscheidenlijk «de overeengekomen diensten» en «de omschreven routes» genoemd.

De door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen hebben, buiten de in het eerste lid van dit artikel omschreven rechten, het recht om, bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen op de voor die route in de tabel bij deze Overeenkomst omschreven punten, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of in combinatie.

3. Le terme «entreprise de transport aérien désignée» signifie une ou des entreprise(s) de transport aérien qui a (ont) été désignée(s) et autorisée(s) conformément à l'article 4 du présent Accord;

4. Le terme «territoire», s'appliquant à un Etat, a la signification qui lui est attribuée à l'article 2 de la Convention;

5. Les termes «services aériens», «services aériens internationaux», «entreprise de transport aérien» et «escale non-commerciale» ont les significations qui leur sont attribuées l'article 96 de la Convention.

ARTICLE 2

Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord seront soumises aux dispositions de la Convention dans la mesure où ces dispositions sont applicables à des services aériens internationaux.

ARTICLE 3

Droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en ce qui concerne les services aériens internationaux réguliers de celle-ci:

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b) le droit d'effectuer des escales non-commerciales sur son territoire;

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits prévus au présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à la section appropriée du/des tableaux annexé(s) au présent Accord. Ces services et routes sont dénommés ci-après les «services convenus» et les «routes spécifiées».

Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les entreprises de transports aérien désignées par chaque Partie contractante jouiront, en plus des droits énoncés au paragraphe (1) du présent article, du droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour ladite route dans le tableau annexé au présent Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée.

3. the term «designated airline» means an airline or airlines which have been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

4. the term «territory» in relation to State had the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

5. the terms «air service», «international air service», «airline» and «stop for non-traffic purpose» have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2

Applicability of Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Traffic rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule/Schedules annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called «the agreed services» and «the specified routes» respectively.

While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Geen van de bepalingen in het tweede lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht en post vervoerd tegen beloning of vergoeding en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 4

Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht, in een schriftelijke mededeling, gericht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, één of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van deze aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, onverminderd het bepaalde in het derde en vierde lid van dit artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en).

3. De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen verlangen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij tot hun genoegen aantoonde te voldoen aan de eisen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten, gesteld bij de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijze door deze autoriteiten worden toegepast overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag.

4. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning niet te verlenen of de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening van het in artikel 3 omschreven recht door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en), wanneer niet ten genoegen van genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijke toezicht op deze luchtvaartmaatschappij(en) berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, of bij haar onderdanen.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappij aan wie de vergunning is verleend kan op elk gewenst tijdstip een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen luchtvaartdiensten, mits met betrekking tot deze diensten de overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van deze Overeenkomst vastgestelde tarieven van kracht zijn.

3. Aucune disposition du paragraphe (2) du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises et du courrier, transportés en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération et destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 4

Désignation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées;

2. Après réception de l'avis de désignation, l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accordera sans délai, à l'aux entreprise(s) de transport aérien désignée(s), l'autorisation d'exploitation appropriée;

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante prouve qu'elle à même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention;

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe (2) du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'les entreprise(s) de transport aérien désignée(s), des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'aura pas la preuve qu'une part importante de la propriété et la direction effective de l'/des entreprise(s) en cause sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ressortissants de celle-ci;

5. Quand une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et a reçu l'autorisation d'exploitation, elle peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un/des tarif(s) établi(s) conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord soit/soient en vigueur pour lesdits services.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 4

Designation of airlines

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

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

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline(s) of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that tariff/tariffs established in accordance with Article 11 of this Agreement is/are in force in respect of this service.

ARTIKEL 5

Intrekking of opschorting van exploitatievergunningen

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de in artikel 3 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de luchtvaartmaatschappij die door de andere Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen, op te schorten of aan de uitoefening van deze rechten de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden in elk van de volgende gevallen:

a) indien niet te haren genoegen is aangevoeld dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijk toezicht op deze luchtvaartmaatschappij(en) berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen, of bij onderdanen van deze Overeenkomstsluitende Partij;

b) indien deze luchtvaartmaatschappij(en) in gebreke blijft (blijven) de wetten of de voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die haar deze rechten heeft verleend, na te leven;

c) indien de luchtvaartmaatschappij(en) anderszins in gebreke blijft (blijven) de exploitatie uit te oefenen overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst.

2. Dit recht wordt slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met artikel 15 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijke intrekking, opschorting of oplegging van de in het eerste lid van dit artikel genoemde voorwaarden noodzakelijk is ter voorkoming van verdere inbreuken op de wetten of voorschriften.

ARTIKEL 6

Vrijstelling van douanerechten en andere heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) op internationale diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden van die luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere nationale of lokale heffingen of lasten, onder voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd of aan boord worden gebruikt op dat deel van de vlucht dat boven dat grondgebied wordt afgelegd.

ARTICLE 5

Révocation et suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord ou de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires dans chacun des cas suivants:

a) lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et la direction effective de cette/ces entreprise(s) sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise/les entreprises ou de ressortissants de celle-ci;

b) lorsque cette/ces entreprise(s) ne se conforment pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits;

c) lorsque dans l'exploitation des services, l'entreprise/les entreprises en cause enfreint/enfreignent de toute autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord;

2. A moins qu'il ne soit indispensable de recourir immédiatement à la révocation, à la suspension ou à la fixation de conditions comme prévu au paragraphe (1) du présent article pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, ce droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante conformément à l'article 15 du présent Accord.

ARTICLE 6

Exemption des droits de douane et autres taxes

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise/les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et de lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs seront exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection, et d'autres droits ou taxes nationaux ou locaux, à leur entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements et réserves restent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation ou leur utilisation à bord des aéronefs sur la partie du trajet effectuée au-dessus dudit territoire.

ARTICLE 5

Revocation or suspension of operating authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any of the following cases:

a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline(s) or in its nationals;

b) in the case of failure by that airline(s) to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights;

c) in case the airline(s) otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party in conformity with Article 15 of this Agreement.

ARTICLE 6

Exemption from customs and other duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other national or local duties/charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey performed over that territory.

2. Vrij van dezelfde rechten, kosten en lasten zijn ook, met uitzondering van de lasten ter vergoeding voor geleverde diensten:

a) proviand aan boord genomen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, binnen grenzen vastgesteld door de autoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij, bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen op uitreis, vliegend op een internationale luchtdienst die wordt geëxploiteerd door de andere Overeenkomstsluitende Partij;

b) reservedelen ingevoerd op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor onderhoud of herstel van luchtvaartuigen gebruikt op internationale diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) en van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) motorbrandstof en smeermiddelen die in het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn geleverd aan een luchtvaartuig op uitreis van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, vliegend op een internationale luchtdienst, zelfs indien deze voorraden worden gebruikt op delen van de vlucht boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij, waar zij aan boord zijn genomen. De in de letters a, b en c bedoelde goederen kunnen op verzoek onder toezicht of controle van de douane worden gehouden.

3. De normale boorduitrustingsstukken, goederen en voorraden, die zich aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen, kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dergelijke gevallen kunnen zij onder het toezicht van genoemde autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. De lasten die een Overeenkomstsluitende Staat zou opleggen of laten opleggen voor het gebruik van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen door luchtvaartuigen van een andere Overeenkomstsluitende Staat mogen niet hoger zijn dan die welke zouden worden betaald door nationale luchtvaartuigen die geregelde internationale luchtdiensten uitvoeren.

ARTIKEL 7

Toepasselijkheid van nationale wetgeving

1. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Staat betreffende

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances représentatives de services rendus:

a) les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs en partance affectés à un service aérien international de l'autre Partie contractante;

b) les pièces de rechange introduites sur le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs employés en service aérien international par l'/les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante;

c) les carburants et lubrifiants fournis sur le territoire d'une Partie contractante à un aéronef en partance de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, affecté à un service aérien international même si ces réserves doivent être utilisées sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel elles ont été embarquées. Il pourra être exigé de laisser sous la surveillance ou le contrôle de la douane les produits visés aux points (a), (b) et (c) ci-dessus;

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et réserves qui se trouvent à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance des autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers;

4. Les droits que l'un des Etats contractants pourrait imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des aéronefs et des autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne pourront être plus élevés que ceux qui seraient dus par ses aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux réguliers.

ARTICLE 7

Applicabilité de la législation nationale

1. Les lois et règlements de l'un des Etats contractants régissant sur son territoire

2. There shall also be exemption from the same duties, fees and charges with the exception of charges corresponding to the service performed:

a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting Party to an outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

4. Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a Contracting Party for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other Contracting State shall not be higher than those that would be paid by its national aircraft engaged in scheduled international air services.

ARTICLE 7

Applicability of national legislation

1. The laws and regulations of a Contracting State as to the admission to or

de aankomst op of vertrek uit zijn grondgebied van passagiers, bemanningen, vracht en post en in het bijzonder de voorschriften met betrekking tot binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane, deviezen, gezondheid en quarantaine dienen door of vanwege die passagiers, bemanningen, vracht of post in acht te worden genomen bij het binnenkomen in, het verlaten van of tijdens het verblijf binnen het grondgebied van die Staat.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Staat betreffende de toelating tot of het vertrek uit zijn grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen van de andere Overeenkomstsluitende Staat binnen het grondgebied van eerstbedoelde Staat, zijn van toepassing.

3. De bevoegde autoriteiten van een Overeenkomstsluitende Staat hebben het recht, zonder onredelijke vertraging, luchtvaartuigen van de andere Overeenkomstsluitende Staat te doorzoeken bij de landing of bij het vertrek en de door deze Overeenkomst voorgeschreven bewijzen en andere documenten te onderzoeken.

ARTIKEL 8

Beginselen inzake de exploitatie van overeengekomen diensten

1. De door elke der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen en via hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houden de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen rekening met de belangen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zodat de diensten die de laatstgenoemde luchtvaartmaatschappijen op dezelfde routes of een deel daarvan onderhouden niet op onredelijke wijze worden getroffen.

l'entrée, ou la sortie des passagers, de l'équipage, des marchandises ou du courrier tels que ceux relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane, aux devises, aux mesures sanitaires et à la quarantaine devront être observés par lesdits passagers et équipages ou en leur nom et pour les marchandises ou le courrier à l'entrée ou durant le séjour sur le territoire de cet Etat, ou au moment de quitter ledit territoire;

2. Les lois et règlements d'un Etat contractant régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs de l'autre Etat contractant à l'intérieur du territoire du premier Etat, seront d'application;

3. Les Autorités compétentes d'un Etat contractant auront le droit, sans occasionner de retard déraisonnable, de fouiller les aéronefs de l'autre Etat contractant à l'atterrissage ou au départ, et de contrôler les certificats et autres documents prévus par le présent Accord.

ARTICLE 8

Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante jouiront de possibilités égales et équitables quant à l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs et au-delà.

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie des mêmes routes;

departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail upon entrance into or departure from, or while within the territory of that State.

2. The laws and regulations of a Contracting State relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft of the other Contracting State while within its territory shall be applied.

3. The appropriate authorities of a Contracting State shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other Contracting State on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Convention.

ARTICLE 8

Principes governing operation of agreed services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate the agreed services on the specified routes between and beyond their respective territories.

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

3. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden onderhouden, dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoefte van het publiek op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel het verschaffen, bij een redelijke bezettingsgraad, van capaciteit die beantwoordt aan de huidige en de redelijkerwijze te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post komende van of met bestemming naar het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen. In het vervoer van passagiers, vracht en post, zowel opgenomen als afgezet op punten van de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die welke de luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen, wordt voorzien overeenkomstig de algemene beginselen volgens welke de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

a) de behoeften aan vervoer naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij(en) heeft aangewezen;

b) de vervoersbehoeften van het gebied dat binnen de overeengekomen dienst valt, nadat rekening is gehouden met andere vervoerdiensten, ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die te zamen dit gebied vormen; en

c) de eisen die de exploitatie van doorgaande luchtdiensten stelt.

ARTIKEL 9

Verschaffing van exploitatiegegevens

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een Overeenkomstsluitende Partij zal (zullen) aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij zo lang mogelijk voor het aanvatten van de overeengekomen diensten vluchtschema's ter goedkeuring voorleggen met gegevens over het te gebruiken type luchtvaartuig.

2. De bepalingen van dit artikel gelden ook voor elke wijziging in de overeengekomen diensten.

ARTIKEL 10

Beveiliging van de luchtvaart

De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkaar de grootst mogelijke hulp te verschaffen met het oog op het voorkomen van kapingen en sabotage gericht tegen de veiligheid van de luchtvaart

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes seront en rapport étroit avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif fondamental d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport des passagers, et des marchandises y compris du courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'/les entreprise(s) de transport aérien. Le transport des passagers et des marchandises y compris du courrier qui sont embarqués ou débarqués à des points situés sur les routes spécifiées sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'/les entreprise(s) de transport aérien sera assuré conformément aux principes généraux selon lesquels 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'/les entreprise(s) de transport aérien;

b) aux exigences du trafic de la région que traverse le service convenu, compte tenu des autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des Etats compris dans la région; et

c) aux exigences afférentes à l'exploitation de services aériens directs.

ARTICLE 9

Informations relatives à l'exploitation

1. L'entreprise/les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'une des Parties contractantes communiquera/communiqueront pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aussi longtemps à l'avance que faire se peut avant l'inauguration des services convenus, les horaires de vol y compris les informations sur le type d'aéronefs devant être utilisés;

2. Les exigences du présent article seront également applicables à tout changement concernant les services convenus.

ARTICLE 10

Protection de l'aviation

Les Parties contractantes sont convenues de s'entraider dans toute la mesure du possible en vue de prévenir les détournements et les actes de sabotage dirigés contre la sécurité de l'aviation ou des aéroports et instal-

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s). Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline(s) shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to :

a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s);

b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 9

Provision of operating information

1. The designated airline(s) of a Contracting Party shall provide for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as long in advance as practicable prior to the inauguration of the agreed services, flight schedules including information on the type of aircraft to be used.

2. The requirements of this Article shall likewise apply to any change concerning the agreed services.

ARTICLE 10

Aviation security

The Contracting Parties agree to provide maximum aid to each other to prevent hijackings and sabotage to aviation security or airports and air navigation facilities, and undertake to observe provisions of Conven-

of tegen luchthavens en luchtvaartfaciliteiten. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe de bepalingen na te leven van het op 14 september 1963 te Tokio gesloten Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, het op 16 december 1970 te 's Gravenhage gesloten Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, en het op 23 september 1971 te Montreal gesloten Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen, gericht tegen de veiligheid van de Burgerluchtvaart. De Overeenkomstsluitende Partijen houden eveneens rekening met de bepalingen inzake de beveiliging, vastgesteld door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart. Wanneer zich voorvallen of bedreigingen van kaping of sabotage tegen luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartfaciliteiten voordoen, staan de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bij door het vergemakkelijken van het berichtenverkeer over maatregelen bestemd om dergelijke voorvallen en bedreigingen snel en veilig te beëindigen.

ARTIKEL 11

Tarieven

1. Voor de toepassing van de onderstaande bepalingen betekent de uitdrukking «tarief» de prijzen van het vervoer van passagiers en vracht, alsmede de voorwaarden waarop deze prijzen worden toegepast, met inbegrip van de prijzen en de voorwaarden die betrekking hebben op de diensten van agentschappen en andere hulpdiensten, echter met uitzondering van de vergoedingen en de voorwaarden met betrekking tot het vervoer van post.

2. De tarieven die door de luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij worden geheven voor het vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, worden op een redelijk niveau vastgesteld, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

3. De in het tweede lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de route of een deel daarvan exploiteren. Deze overeenstemming dient, indien mogelijk, te worden bereikt met gebruikmaking van de Internationale luchtvervoersvereniging.

lations de navigation aérienne et réaffirment leur engagement d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokio 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. Les deux Parties contractantes se conformeront aux dispositions en matière de sécurité établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Dans le cas d'incidents ou de menaces de détournement ou de sabotage à l'encontre d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes l'une l'autre s'aideront en facilitant la communication de mesures destinées à mettre fin rapidement et sans danger à de tels incidents ou menaces.

ARTICLE 11

Tarifs

1. Dans les paragraphes suivants, le terme «tarif» signifie les prix à payer pour le transport des passagers et des marchandises, ainsi que les conditions d'application desdits prix, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exclusion des rémunérations et des conditions relatives au transport du courrier;

2. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour leur trafic à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou au départ de celui-ci seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, et les tarifs d'autres entreprises de transport aérien;

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe (2) du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées intéressées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route et cet accord se fera, dans la mesure du possible, selon la procédure d'élaboration des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International;

tion on offences and certain other acts committed on board aircraft, done at Tokyo on 14th September, 1963, and Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at the Hague on 16th December, 1970, and Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23rd September, 1971. The two Contracting Parties shall have regard to security provisions established by the International Civil Aviation Organisation. When incidents or threats of hijacking or sabotage against aircraft, airports or air navigation facilities occur, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating the communication of measures intended to terminate such incidents or threats rapidly and safely.

ARTICLE 11

Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term «tariff» means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

3. The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedure of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

4. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste vijftienvertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, indien de genoemde autoriteiten zulks overeenkomen.

5. Deze goedkeuring kan uitdrukkelijk worden verleend. Indien geen van de beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen, te rekenen van de datum waarop deze tarieven in overeenstemming met het vierde lid van dit artikel zijn voorgelegd, te kennen heeft gegeven deze niet goed te keuren, worden zij geacht te zijn goedgekeurd. Ingeval de periode voor voorlegging is verkort, als voorzien in het vierde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten onderling overeenkomen dat de periode waarbinnen de kennisgeving moet worden gedaan dat niet tot goedkeuring wordt overgegaan, korter is dan dertig (30) dagen.

6. Indien geen overeenstemming kan worden bereikt overeenkomstig het derde lid van dit artikel of indien tijdens de overeenkomstig het vijfde lid van dit artikel van toepassing zijnde periode de ene luchtvaartautoriteit aan de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft een overeenkomstig het bepaalde in het derde lid overeengekomen tarief niet goed te keuren, trachten de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen, na overleg met de luchtvaartautoriteiten van een andere Staat wier raad zij nuttig achten.

7. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het vierde lid van dit artikel, of omtrent de vaststelling van een tarief volgens het zesde lid, wordt het geschil opgelost overeenkomstig de bepalingen van artikel 16 van deze Overeenkomst.

8. Een overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgesteld tarief blijft van kracht totdat een nieuw tarief is vastgesteld. Niettemin wordt een tarief niet op grond van dit lid verlengd voor langer dan twaalf maanden na de datum waarop het anders zou zijn vervallen.

9. 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 de vijfde vrijheid uitoefenen, hun tarieven afstemmen op die welke de luchtvaartmaatschappijen die rechten van de derde en vierde vrijheid uitoefenen in die sectoren toepassen. De luchtvaartmaatschappijen

4. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, moyennant l'accord desdites autorités;

5. L'approbation susvisée pourra être donnée expressément. Si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les trente (30) jours à compter de la date de leur présentation, conformément au paragraphe (4) du présent Article, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Si le délai de présentation est abrégé, comme prévu au paragraphe (4), les autorités aéronautiques pourront convenir de réduire à moins de trente (30) jours le délai imparti pour faire connaître leur désaccord;

6. Si un tarif ne peut être fixé d'un commun accord conformément au paragraphe (3) du présent Article, ou si, dans le délai applicable conformément au paragraphe (5) du présent Article, une autorité aéronautique fait savoir à l'autre autorité aéronautique qu'elle n'est pas satisfaite d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe (3) du présent Article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes essaieront de fixer le tarif au moyen d'un accord entre elles, après consultation avec les autorités aéronautiques de tout autre Etat dont elles jugent utile de recueillir l'avis;

7. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur est soumis aux termes du paragraphe (4) du présent Article, ou sur un tarif qu'elles devraient fixer aux termes du paragraphe (6) du présent Article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article 16 du présent Accord;

8. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent Article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été établi. Toutefois, le présent paragraphe n'autorise pas à proroger un tarif de plus de douze mois au-delà de la date normale de son expiration;

9. Sans préjudice de l'application des dispositions des précédents paragraphes 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 troisièmes et quatrième

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. This approval may be given expressly; if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after Consultation with the aeronautical authorities of any other State, whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (6) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article (16) of this Agreement.

8. A tariff established in accordance with provisions of this Article shall remain in force until new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it would otherwise have expired.

9. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this article, the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors. The prices applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive

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

ARTIKEL 12

Verschaffing van statistieken

De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij verschaffen via hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op hun verzoek periodieke of andere statistische gegevens die redelijkerwijs kunnen worden geëist om te kunnen beoordelen of eventueel veranderingen dienen te worden aangebracht in de capaciteit die door de door de in dit artikel als eerste genoemde Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten wordt aangeboden. Deze gegevens dienen tevens alle inlichtingen te bevatten die zijn vereist voor het bepalen van de hoeveelheid passagiers, vracht en post, vervoerd door die luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen dienst en de herkomst en de bestemming van die passagiers, vracht en post.

ARTIKEL 13

Overmaking van inkomsten

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven geboekt op het grondgebied van die eerste Overeenkomstsluitende Partij. Zodanige overmakingen geschieden echter in overeenstemming met de wisselvoorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij op wier grondgebied de inkomsten worden bekomen. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen of, bij afwezigheid van officiële wisselkoersen, tegen de gangbare koersen op de markt voor buitenlandse valuta geldend op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij de overmaking heeft aangevraagd.

2. Indien een Overeenkomstsluitende Partij het overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij

libertés de l'air. Les prix appliqués par les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air ne seront pas moins élevés, et leurs tarifs ne seront pas moins restrictifs, que ceux desdites entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

ARTICLE 12

Echange de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante veilleront à ce que leurs entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, des relevés statistiques, périodiques ou autres, qui pourraient être normalement nécessaires pour juger de la capacité fournie sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante visée en premier lieu dans le présent Article. Ces relevés contiendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté par lesdites entreprises de transport aérien sur les services convenus, de même que la provenance et la destination de ce trafic.

ARTICLE 13

Transfert de revenus

1. Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise/aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante le droit de transférer les excédents de revenus réalisés sur le territoire de la première Partie contractante. Ces transferts se feront toutefois conformément aux réglementations en matière de change de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les revenus ont été réalisés. Ces transferts se feront sur base des taux de change officiels, ou à défaut d'un taux de change officiel, aux taux en vigueur sur le marché des devises étrangères pour les paiements courants le jour de l'introduction de la demande de transfert par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie;

2. Si une Partie contractante impose des restrictions au transfert des excédents de revenus par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, cette dernière aura le droit d'imposer

than those of the said third and fourth freedom airlines.

ARTICLE 12

Provision of statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 13

Transfer of earnings

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party, the right of transfer of the excess of receipts over expenditure earned in the territory of respective Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payment, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airline designated by the other Contracting Party.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excesses of receipts over expenditure by the designated airlines of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal

beperkt, dan heeft deze laatste het recht de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de eerste Overeenkomstsluitende Partij wederkerige beperkingen op te leggen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen spreken af dat zij de bevoegde autoriteiten in beide landen zullen verzoeken een overeenkomst te sluiten tot het vermijden van dubbele belasting op de inkomsten die voortvloeien uit de activiteiten van hun luchtvaartmaatschappijen.

ARTIKEL 14

Commerciële activiteiten

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij bedienden en ander personeel belast met het bestuur, de technische activiteiten en de exploitatie van hun luchtdiensten hebben en behouden overeenkomstig de wetten en voorschriften inzake binnenkomst, verblijf en tewerkstelling van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 15

Overleg

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar ten einde de uitvoering en bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Tabel daarbij te verzekeren; zij zullen eveneens, indien noodzakelijk, overleg plegen omtrent wijziging daarvan.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan het verzoek doen tot het plegen van overleg; dit overleg hetwelk mondeling dan wel schriftelijk kan geschieden, moet een aanvang nemen binnen een periode van zestig (60) dagen, te rekenen van de datum van ontvangst van het verzoek, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen instemmen met bekorting of verlenging van deze periode.

ARTIKEL 16

Regeling van geschillen

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

à son tour des restrictions aux entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante;

3. Les Parties contractantes sont convenues d'inviter les autorités concernées dans les deux pays à conclure un accord en vue d'éviter les doubles impositions sur les revenus provenant des activités de leurs entreprises de transport aérien.

ARTICLE 14

Activités commerciales

Les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties contractantes seront autorisées à affecter et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante des employés et d'autres responsables pour l'administration, les services techniques et l'exploitation de leurs services aériens, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante relatives à l'accès, au séjour et aux conditions de travail.

ARTICLE 15

Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront mutuellement de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, afin d'assurer l'application et l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et du tableau y annexé, et se consulteront également lorsqu'il y aura lieu d'y apporter des modifications;

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander une consultation, qui pourra se faire par voie de discussions ou par correspondance, et devra commencer dans les soixante (60) jours de la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de prolonger ou de réduire ce délai.

ARTICLE 16

Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociation;

restrictions on the designated airlines of the First Contracting Party.

3. The Contracting Parties have agreed to request the concerned authorities in both countries to conclude an agreement for the avoidance of Double Taxation on revenues arising from the activities of their airlines.

ARTICLE 14

Commercial activities

The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted to bring and maintain in the territory of the other Contracting Party, employees and other responsible personnel for the administration, technical and operations of their air services activities in accordance with their entry, residence, and employment rules and regulations of the other Contracting Party.

ARTICLE 15

Consultation

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the annexed Schedule and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.

2. Either Contracting Party may request consultation, which may be either oral or in writing and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period.

ARTICLE 16

Settlement of disputes

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

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

3. Het scheidsgerecht wordt als volgt samengesteld:

— Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen zestig (60) dagen na de datum waarop een van de Overeenkomstsluitende Partijen langs diplomatieke weg van de andere overeenkomstsluitende Partij een verzoek om voorlegging van het geschil aan een scheidsgerecht heeft ontvangen.

— Deze twee scheidsmannen benoemen in onderlinge overeenstemming binnen een nieuwe termijn van zestig (60) dagen een derde scheidsman.

— Deze derde scheidsman dient een onderdaan van een derde Staat te zijn. Hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zeten.

— Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak is benoemd, kan de voorzitter van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een van de Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe zich te houden aan iedere beslissing of uitspraak die ingevolge de leden 2 en 3 van dit artikel wordt gegeven. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen zich niet houdt aan een zodanige beslissing, vormt dit voor de andere Overeenkomstsluitende Partij een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten van het arbeidsgerecht worden gelijkelijk gedragen door de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 17

Wijziging

1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen enige bepaling van deze Overeenkomst en van de bijlage wenst te wijzigen, kan dit gebeuren na overleg overeenkomstig artikel 15 van deze Overeenkomst.

2. Indien de wijziging betrekking heeft op de bepalingen van de overeenkomst en

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres;

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit:

— Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie contractante, 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 un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du Tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage;

— Si l'un 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 un délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas;

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent article. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie contractante pourra appliquer l'article 5 du présent Accord;

5. Les frais d'arbitrage seront partagés également entre les Parties contractantes.

ARTICLE 17

Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes souhaite modifier l'une des dispositions du présent Accord y compris du tableau y annexé, il conviendra de le faire après consultation conformément à l'Article (15) du présent Accord;

2. Si l'amendement se rapporte aux dispositions de l'Accord autres que celles du

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

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:

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

— These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days.

— The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

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

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this article. If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the Arbitral Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

ARTICLE 17

Amendment

1. If either of the Contracting Parties desires to modify any provision of this agreement including the annexed schedule, it should be after consultation in accordance with Article (15) of this Agreement.

2. If the amendment relates to the provisions of the agreement other than those of

niet op die van de tabel in bijlage, dan wordt ze door elke Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig haar grondwettelijke procedures goedgekeurd en treedt ze in werking op de datum van de notawisseling langs diplomatieke weg.

3. Indien de wijziging enkel de bepalingen van de bijlage betreft, wordt ze overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen en treedt ze in werking vanaf de datum waarop de luchtvaartautoriteiten ze goedkeuren.

ARTIKEL 18

Multilaterale verdragen

Deze Overeenkomst en haar Bijlagen worden gewijzigd ten einde ze in overeenstemming te brengen met enig multilateraal verdrag dat ten aanzien van de Overeenkomstsluitende Partijen van kracht zou worden.

ARTIKEL 19

Registratie bij de ICAO

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

ARTIKEL 20

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde schriftelijk langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen dat zij heeft besloten deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In een dergelijk geval loopt de Overeenkomst af twaalf (12) maanden nadat de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij is ontvangen, tenzij de mededeling tot beëindiging in onderling overleg voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 21

Bijlagen

De bijlagen bij deze Overeenkomst worden geacht daarvan onverbrekelijk deel

tableau y annexé, l'amendement devra être approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à ses procédures constitutionnelles et entrera en vigueur à la date de l'échange de notes par la voie diplomatique;

3. Si l'amendement se rapporte uniquement aux dispositions du tableau annexé, il sera conclu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et entrera en vigueur à compter de la date de l'approbation par les autorités aéronautiques.

ARTICLE 18

Conventions multilatérales

Le présent Accord et ses annexes seront modifiés de façon à être conformes à toute convention multilatérale qui viendrait à lier les Parties contractantes.

ARTICLE 19

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale

Le présent Accord et tous les amendements y apportés ultérieurement seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ARTICLE 20

Dénonciation

L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, à n'importe quel moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord; cet avis sera envoyé simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré 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, cet avis sera considéré comme ayant été reçu quatorze (14) jours après la réception de l'avis par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ARTICLE 21

Annexes

Les annexes au présent Accord seront considérées comme faisant partie intégrante

the annexed schedule, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall come into effect on the date of the exchange of notes through the diplomatic channels.

3. If the amendment relates only to the provisions of the annexed Schedule, it shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and would be effective from the date of the approval of the aeronautical authorities.

ARTICLE 18

Multilateral conventions

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding upon the Contracting Parties.

ARTICLE 19

Registration with the International Civil Aviation Organisation

This Agreement and any subsequent amendments shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 20

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 21

Annexes

Annexes to the present Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and

uit te maken; elke verwijzing naar de Overeenkomst houdt verwijzing naar de Bijlagen in, tenzij uitdrukkelijk het tegendeel wordt bepaald.

ARTIKEL 22

*Datum van inwerkingtreding
van de Overeenkomst*

Deze Overeenkomst zal worden goedgekeurd overeenkomstig de grondwettelijke vereisten van elke Overeenkomstsluitende Partij en treedt in werking op de datum van de uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

Deze Overeenkomst is opgemaakt in twee oorspronkelijke exemplaren in de Engelse en de Arabische taal, zijnde beide teksten gelijkelijk rechtsgeldig; elke Partij behoudt een exemplaar voor de tenuitvoerlegging.

Gedaan te Abu Dhabi op 5 maart 1990.

Voor de Regering van het Koninkrijk België,

Voor de Regering van de Verenigde Arabische Emiraten,

de l'Accord, et toute référence à l'Accord impliquera référence aux annexes, sauf disposition expressément contraire.

ARTICLE 22

*Date d'entrée en vigueur
du présent Accord*

Le présent Accord sera approuvé conformément aux procédures constitutionnelles du pays de chaque Partie contractante et entrera en vigueur le jour de l'échange de notes diplomatiques par les Parties contractantes.

Le présent Accord est rédigé en deux exemplaires originaux, en langues arabe et anglais, les deux textes faisant également foi, chaque Partie conservant une copie en vue de son application.

Fait à Abu Dhabi, le 5 mars 1990.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique

Pour le Gouvernement des Emirats Arabes unis :

all references to it shall include reference to the Annexes, except where otherwise expressly provided.

ARTICLE 22

*Date of entry into force
of the Agreement*

This Agreement shall be approved according to the Constitutional requirements in the country of each Contracting Party and shall come into force on the day of an Exchange of Diplomatic Notes by the Contracting Parties.

This Agreement is drawn in two originals in Arabic and English languages, both texts being equally authentic and each Party retains one copy for implementation.

Done at Abu Dhabi this 5th March 1990.

For the Government of the Kingdom of Belgium

For the Government of the United Arab Emirates,

BIJLAGE**ANNEXE****ANNEX****ROUTETABELLEN****TABLEAUX DES ROUTES****ROUTE SCHEDULES****Routetabel I****Tableau des routes I.****Route Schedule I**

Routes waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappij(-en) van België luchtdiensten mogen exploiteren.

Routes sur lesquelles l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Belgique peut/peuvent exploiter des services aériens :

Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of Belgium.

Punten van vertrek in België — <i>Points de départ en Belgique</i> — <i>Points of departure in Belgium</i>	Tussenliggende punten — <i>Points intermédiaires</i> — <i>Intermediate points</i>	Punten in de V.A.E. — <i>Points aux E.A.U.</i> — <i>Points in U.A.E.</i>	Verder dan de V.A.E. gelegen punten — <i>Points au-delà des E.A.U.</i> — <i>Points beyond U.A.E.</i>
---	---	--	---

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

Later op te geven. — *A désigner plus tard.* — *To be nominated later.*

Punten in de V.A.E.. — *Points aux E.A.U.* — *Points in U.A.E.*

Later op te geven. — *A désigner plus tard.* — *To be nominated later*

Noten**Notes****Notes**

1. Tussenliggende en verder gelegen punten op een omschreven route kunnen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(-en), worden overgeslagen op elke willekeurige vlucht of op alle vluchten.

1. Les points intermédiaires et au-delà sur une des routes spécifiées pourront être omis sur l'un quelconque ou sur tous les vols à la convenance de la ou des entreprise(s) de transport aérien désignée(s);

1. Intermediate and beyond points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.

2. Tussenliggende en verder gelegen punten op een omschreven route dienen niet noodzakelijk in de aangegeven volgorde te worden aangedaan, mits de betreffende dienst volgens een redelijk rechtstreekse route verloopt.

2. Les points intermédiaires et au-delà sur une des routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre où ils ont été spécifiés, à condition que les services soient assurés suivant une route raisonnablement directe;

2. Intermediate and beyond points on any of the specified routes need not necessarily be served in the order in which they are specified, provided that the service in question is flown on a reasonably direct route.

3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag een overeengekomen dienst beëindigen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra mettre fin à l'un quelconque de ses services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante;

3. Each designated airline(s) may terminate any of its agreed services in the territory of the other Contracting Party.

4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag niet opgegeven punten aandoen mits geen vervoersrechten worden uitgeoefend tussen deze punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

4. Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra desservir des points non mentionnés à condition que des droits de trafic ne soient pas exercés entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

4. Each designated airline(s) may serve points not mentioned on condition that no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.

Routetabel II**Tableau des routes II.****Route Schedule II**

Routes waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappij(-en) van de Verenigde Arabische Emiraten luchtdiensten mogen exploiteren.

Routes sur lesquelles l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) des Emirats arabes peut/peuvent exploiter des services aériens :

Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the United Arab Emirates.

Punten van vertrek in V.E.A. — <i>Points de départ aux E.A.U.</i> — <i>Points of departure in U.A.E.</i>	Tussenliggende punten — <i>Points intermédiaires</i> — <i>Intermediate points</i>	Punten in België — <i>Points en Belgique</i> — <i>Points in Belgium</i> —	Verder dan België gelegen punten — <i>Points au-delà de la Belgique</i> — <i>Points beyond Belgium</i>
---	---	--	---

Punten in de V.A.E. (via Doha, Bahrein en Maskat). — *Points aux E.A.U. (via Doha, Bahrein, Mascate).* — *Points in U.A.E. (via Doha, Bahrein and Muscat . . .*

Later op te geven. — *A désigner plus tard.* — *To be nominated later.*

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

Later op te geven. — *A désigner plus tard.* — *To be nominated later.*

Noten	Notes	Notes
<p>1. Tussenliggende en verder gelegen punten op een omschreven route kunnen, naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(-en), worden overgeslagen op elke willekeurige vlucht of op alle vluchten.</p> <p>2. Tussenliggende en verder gelegen punten op een omschreven route dienen niet noodzakelijk in de aangegeven volgorde te worden aangedaan, mits de betreffende dienst volgens een redelijk rechtstreekse route verloopt.</p> <p>3. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag een overeengekomen dienst beëindigen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.</p> <p>4. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag niet opgegeven punten aandoen mits geen vervoersrechten worden uitgeoefend tussen deze punten en het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.</p>	<p>1. Les points intermédiaires et au-delà sur une des routes spécifiées pourront être omis sur l'un quelconque ou sur tous les vols à la convenance de la ou des entreprise(s) de transport aérien désignée(s);</p> <p>2. Les points intermédiaires et au-delà sur une des routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre où ils ont été spécifiés, à condition que les services soient assurés suivant une route raisonnablement directe;</p> <p>3. Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra mettre fin à l'un quelconque de ses services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante;</p> <p>4. Chaque entreprise de transport aérien désignée pourra desservir des points non mentionnés à condition que des droits de trafic ne soient pas exercés entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.</p>	<p>1. Intermediate and beyond points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.</p> <p>2. Intermediate and beyond points on any of the specified routes need not necessary be served in the order in which they are specified, provided that the service in question is flown on a reasonably direct route.</p> <p>3. Each designated airline(s) may terminate any of its agreed services in the territory of the other Contracting Party.</p> <p>4. Each designated airline(s) may serve points not mentioned on condition that no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.</p>

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

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

—
Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Arabische Emiraten inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, en met de Bijlage, ondertekend te Abu Dhabi op 5 maart 1990

—
Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des Emirats Arabes Unis en vue de l'établissement des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, et à l'Annexe, signés à Abou Dhabi le 5 mars 1990

Artikel 1

Article 1^{er}

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

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

Art. 2

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Arabische Emiraten inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, en de Bijlage, ondertekend te Abu Dhabi op 5 maart 1990, zullen volkomen gevolg hebben.

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des Emirats Arabes Unis en vue de l'établissement des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, et à l'Annexe, signés à Abou Dhabi le 5 mars 1990, sortiront leur plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
32.810/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 3 januari 2002 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Arabische Emiraten, en met de Bijlage, ondertekend te Abu Dhabi op 5 maart 1999», heeft op 30 januari 2002 het volgende advies gegeven:

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

1. Van het voorontwerp van wet moeten het opschrift en artikel 2 aldus worden gewijzigd dat zij het opschrift van de Overeenkomst «inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden» getrouwelijk weergeven. Zo ook moet met het oog op de eerbiediging van de terminologie van de Overeenkomst «gedaan te Abu Dhabi» worden geschreven.

2. De Nederlandse en de Franse versie van de tekst van de Overeenkomst zouden moeten worden voorafgaan door de vermelding «Vertaling» (Traduction);

3. 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
32.810/4

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 des Emirats Arabes Unis relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Abou Dhabi le 5 mars 1999», a donné le 30 janvier 2002 l'avis suivant:

EXAMEN DU PROJET

1. En ce qui concerne l'avant-projet de loi, il y a lieu de corriger l'intitulé et l'article 2 qui ne reflètent pas fidèlement l'intitulé de l'Accord conclu «en vue de l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà». De même, afin de respecter la terminologie de l'Accord, il convient d'écrire «faits à Abou Dhabi».

2. En ce qui concerne les versions française et néerlandaise du texte de l'Accord, elles sont précédées de la mention «Traduction» (Vertaling);

3. 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.-L. WILLOT-THOMAS.