

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2001-2002

31 MEI 2002

Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Nieuw-Zeeland inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Wellington op 4 juni 1999

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	4
Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Nieuw-Zeland inzake luchtvervoer	5
Voorontwerp van wet	25
Advies van de Raad van State	26

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2001-2002

31 MAI 2002

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Nouvelle-Zélande relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Wellington le 4 juin 1999

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	4
Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Nouvelle-Zélande relatif au transport aérien	5
Avant-projet de loi	25
Avis du Conseil d'État	26

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 reisen en landingspunten, de tarievenregeling en de beveiliging van de vluchten. Zij verwijzen herhaaldelijk naar de nationale luchtvaartoverheden en de aangewezen vervoerders voor het administratief en operationeel inwerkingstellen van het akkoord. In België worden daarbij het Bestuur van de Luchtvaart van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en één of meer specifiek aan te wijzen luchtvaartmaatschappijen bedoeld.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

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

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

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

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

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

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

Ofschoon de materies behandeld in de luchtvaart-akkoorden 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 luchtvaart-akkoord 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 Nieuw-Zeeland werd ondertekend te Wellington op 4 juni 1999.

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

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

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

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

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

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

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

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

Le présent accord avec la Nouvelle-Zélande a été signé à Wellington le 4 juin 1999.

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

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

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze minister van Buitenlandse Zaken en onze 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 Nieuw-Zeeland inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Wellington op 4 juni 1999, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 27 mei 2002.

ALBERT

Van Koningswege:

De minister van Buitenlandse Zaken,

L. MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

I. DURANT.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Nouvelle-Zélande relatif au transport aérien, et l'annexe, signés à Wellington le 4 juin 1999, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 27 mai 2002.

ALBERT

Par le Roi:

Le ministre des Affaires étrangères,

L. MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports

I. DURANT.

(VERTALING)

(TRADUCTION)

OVEREENKOMST

ACCORD

AGREEMENT

tussenderegierungvanhetKoninkrijkBelgië en de regering van Nieuw-Zeeland inzake luchtvervoer

entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Nouvelle-Zélande relatif au transport aérien

between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of New Zealand on air transport

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

ETANT 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 7th day of December, 1944;

VERLANGENDE een Overeenkomst te sluiten, ter aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

DÉSIREUX de 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;

ERKENNENDE dat doeltreffende en concurrerende internationale luchtdiensten de handel, het welzijn van de verbruiker en de economische groei bevorderen;

RECONNAISSANT que des services aériens internationaux efficaces et compétitifs augmentent le commerce, le bien-être des consommateurs et la croissance économique,

RECOGNISING that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

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

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

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

ZIJN overeengekomen als volgt:

SONT convenus de ce qui suit:

HAVE agreed as follows:

ARTIKEL 1

ARTICLE 1

ARTICLE 1

*Begripsomschrijvingen**Définitions**Definitions*

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

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

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

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

a) le terme «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des Annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;

a) 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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;

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

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

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

c) de uitdrukking «Luchtvaartautoriteiten» betekent voor België het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en voor Nieuw-Zeeland, de minister belast met de Burgerluchtvaart of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;

c) le terme «Autorités aéronautiques» signifie dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications et de l'infrastructure et, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le ministre chargé de l'Aviation Civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

c) the term «aeronautical authorities» means: in the case of Belgium, the Ministry of Communications and, in the case of New Zealand, the minister responsible for Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

d) de uitdrukkingen, «luchtdienst», «internationale luchtdienst», «luchtvaart-

d) les termes «Service aérien», «Service aérien international», «Entreprise de trans-

d) the terms «Air Service», «International Air Service», «Airline» and «Stop

maatschappij» en «landing voor andere dan verkeersdoeleinden» hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

e) de uitdrukking «aangewezen luchtvaartmaatschappij» betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;

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

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

h) de uitdrukking «verandering van vliegtuigtype» betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route een vliegtuig van een andere capaciteit wordt ingezet dan op een ander deel van de route;

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

j) de uitdrukking «grondgebied» heeft de betekenis die het is toegekend in artikel 2 van het Verdrag onder de voorwaarde dat in het geval van Nieuw-Zeeland de uitdrukking «grondgebied» Tokelau uitsluit.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

(a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

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

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

port aérien» et «Escale non commerciale» ont la signification qui leur est attribuée dans l'Article 96 de la Convention;

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

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

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

h) le terme «Rupture de charge» signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;

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

j) le terme «Territoire» a la signification qui lui est attribuée dans l'Article 2 de la Convention pour autant que le terme «Territoire» ne comprenne pas Tokelau pour la Nouvelle-Zélande.

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées respectives:

a) survoler son territoire sans y atterrir;

b) faire des escales non commerciales dans son territoire;

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

for non-traffic purposes» have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

e) the term «Designated airline» means an airline which has been designated and authorised in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;

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

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

h) the term «Change of gauge» means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;

i) the terms «aircraft equipment», «ground equipment», «aircraft stores», «spare parts» have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention;

j) the term «territory» has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that in the case of New Zealand, the term «territory» shall exclude Tokelau.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the respective designated airlines:

a) to fly without landing across its territory;

b) to make stops in its territory for non-traffic purposes;

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

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

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor het exploiteren van diens0ten

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

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

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij ingevolge artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van hun wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen.

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

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

ARTICLE 3

Désignation pour l'exploitation des services

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

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

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes aux termes de l'Article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à ses lois, règlements et règles accordent sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

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

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

ARTICLE 3

Designation to operate services

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

ARTICLE 4

Authorisation to operate services

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party pursuant to Article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws, regulations and rules, grant without delay to the airlines so designated the appropriate authorisations to operate the agreed services for which those airlines have been designated.

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

ARTIKEL 5

Intrekking of opschorting van een vergunning tot exploitatie van diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 van deze Overeenkomst vermelde vergunningen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, deze in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden:

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

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

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

(d) indien niet ten genoegen is aange-toond dat de luchtvaartmaatschappijen opgericht zijn en hun hoofdvestiging hebben op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappijen aanwijst en het daadwerkelijk toezicht op deze luchtvaartmaatschappijen niet berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappijen aanwijst of bij de onderdanen van de Overeenkomstsluitende Partij of bij beiden.

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

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aange-

ARTICLE 5

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

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'Article 4 du présent Accord à l'égard de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante:

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

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

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

d) si la preuve n'a pas été faite que ces entreprises de transport aérien ne sont pas constituées et n'ont pas leur principal établissement sur le territoire de la Partie Contractante désignant les entreprises de transport aérien et que le contrôle effectif de ces entreprises n'est pas entre les mains de la Partie Contractante désignant les entreprises ou de ressortissants de la Partie Contractante ou les deux.

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

ARTICLE 6

Application des lois, règlements et règles

1. Les lois, règlements et règles de l'une des Parties Contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la

ARTICLE 5

Revocation or suspension of operating authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorisations referred to in Article 4 of this Agreement with respect to the airlines designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorisation or impose conditions, temporarily or permanently:

a) in the event of failure by such airlines to satisfy them that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;

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

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

d) in the event that they are not satisfied that such airlines are not incorporated and do not have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating the airlines and effective control of such airlines is not vested in the Contracting Party designating the airlines or that Contracting Party's nationals, or both.

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

ARTICLE 6

Application of laws, regulations and rules

1. The laws, regulations and rules of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into,

wezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.

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

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

4. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert.

ARTIKEL 7

Bewijzen, vergunningen en veiligheid

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

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

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internatio-

sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie Contractante.

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

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

4. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 7

Certificats, brevets et licences, et sécurité

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

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

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile

departure from and while within the said territory.

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

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

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party.

ARTICLE 7

Certificates, licences and safety

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

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International

nale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn.

Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

3.1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan aangenomen veiligheidsnormen.

Dit overleg heeft plaats binnen 30 dagen na dat verzoek.

3.2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 15 dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere periode adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

3.3. Onverminderd de in artikel 33 van het Verdrag genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van deze andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel platforminspectie genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.

internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 17 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.

L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.

3.1. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie Contractante.

De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.

3.2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie Contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie Contractante à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 5 du présent Accord.

3.3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la ou les compagnies d'une des Parties Contractantes, en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie Contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie Contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet Article «inspection sur l'aire de trafic»), par les représentants autorisés de cette autre Partie Contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement on matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3.1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party.

Such consultations shall take place within 30 days of that request.

3.2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days, or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3.3. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called «ramp inspection»), provided this does not lead to unreasonable delay.

3.4. Indien een platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:

a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag vastgestelde minimumnormen, of

b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag vastgestelde veiligheidsnormen,

staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie uitvoert, vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag, vast te stellen dat de voorschriften op grond waarvan het bewijs of de vergunningen met betrekking tot dat luchtvaartuig of tot de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of de voorwaarden waaronder het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan noch hoger liggen dan de volgens het Verdrag vastgestelde minimumnormen.

3.5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 3.3 hierboven door de vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen geweigerd wordt, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 3.4 hierboven ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.

3.6. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de exploitatie van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3.7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met lid 3.2 of 3.6 hierboven wordt beëindigd zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun we-

3.4. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:

a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou

b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'Article 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

3.5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes d'une Partie Contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3.3 ci-dessus est refusé par un représentant de la ou des compagnies aériennes, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 3.4 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.

3.6. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties Contractantes parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante.

3.7. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 3.2 et 3.6 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

ARTICLE 8

Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs

3.4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention.

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

3.5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3.3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 3.4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

3.6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

3.7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 3.2 or 3.6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 8

Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual

derzijdse betrekkingen de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.

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

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971 en elke andere multilaterale Overeenkomst betreffende de beveiliging van de burgerluchtvaart die bindend is voor de Overeenkomstsluitende Partijen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging der luchtvaart.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor de binnenkomst op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te controleren.

Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

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

3. Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et tout autre accord multilatéral concernant la sûreté de l'aviation civile qui lie les Parties Contractantes.

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

5. Chaque Partie Contractante s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement.

Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.

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

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, and their carry-on items, as well as cargo, prior to boarding or loading.

Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

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

7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Gebruiksvergoedingen

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

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen dient tijdig kennisgeving te worden gedaan teneinde de gebruikers in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 10

Douane en Accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende

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

7. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie Contractante. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'Article 5 du présent Accord.

ARTICLE 9

Droits d'utilisation

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.

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

ARTICLE 10

Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie Contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante des restric-

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

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

ARTICLE 9

User charges

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

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

ARTICLE 10

Customs and Excise

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs

Partij vrij van invoerbeperkingen, douane-rechten, accijnzen, inspectiekosten en ander nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand (met inbegrip van alcoholische drank, tabak en andere producten bestemd om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan de passagiers te worden verkocht) en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die de overeengekomen diensten exploiteren, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappijen voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspreid.

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

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

(b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij; of

(c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

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

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

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

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante ou pour leur compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie Contractante; ou,

b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou au départ dudit territoire; ou,

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

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

duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airlines of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by those designated airlines.

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

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

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

c) taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.

3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airlines 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 reexported or otherwise disposed of in accordance with Customs legislation or regulations.

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

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

ARTIKEL 11

Capaciteit

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

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

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen die de eindbestemming van het verkeer zijn.

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

a) de vervoerbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

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

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

ARTICLE 11

Capacité

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

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes tiendra 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 de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

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

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

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

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

ARTICLE 11

Capacity

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

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest 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 route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating an airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

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

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

c) de vereisten welke de exploitatie van lange afstand-diensten stelt.

5. De luchtvaartautoriteiten mogen eisen dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, hun vluchtprogramma's ter goedkeuring voorleggen. Deze vluchtprogramma's bevatten onder andere de aard van de dienst, het type en de configuratie van de gebruikte luchtvaartuigen, de frequenties en de vluchtdienstregelingen en elke wijziging eraan.

ARTIKEL 12

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

1. Voor ieder gedeelte of gedeeltes van de respectieve routes, mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij op enige doorlopende vlucht van vliegtuigtype veranderen op elk punt van de route.

2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag bij het uitvoeren van de overeengekomen diensten zoals omschreven in de Bijlage, regelingen afsluiten met betrekking tot gedeelde vluchtcodes met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit, voor zover deze luchtvaartmaatschappij de nodige route- en verkeersrechten heeft.

ARTIKEL 13

Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zo mogelijk na onderling overleg, op de in de Bijlage omschreven routes een tarief vaststelt. Evenwel zal een aangewezen luchtvaartmaatschappij niet verhinderd worden eenzijdig een tarief voor te stellen en zullen ook de luchtvaartautoriteiten niet verhinderd worden van zulk tarief goed te keuren.

2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, het belang van de gebruikers en indien nodig, de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk dezelfde route bedienen.

b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des Etats de la région; et

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

5. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, conformément aux exigences des autorités aéronautiques, leurs programmes d'exploitation. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types et la configuration des aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols et toute modification y apportée.

ARTICLE 12

Rupture de charge et partage de codes

1. Sur tout secteur ou secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'avion utilisé en n'importe quel point de la route.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en opérant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe, conclure des arrangements de partages de codes avec une entreprise de transport aérien quelque soit sa nationalité, pour autant que cette entreprise de transport aérien détienne les droits de route et de trafic nécessaires.

ARTICLE 13

Tarifs

1. Les Parties Contractantes admettront que des tarifs soient établis sur les routes spécifiées dans l'Annexe par chacune des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces entreprises de transport aérien. Toutefois, on ne peut empêcher qu'une entreprise de transport aérien désignée propose unilatéralement un tarif, ni que les autorités aéronautiques approuvent un tel tarif.

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

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

c) the requirements of long-haul airline operation.

5. The designated airlines shall, as may be required by the aeronautical authorities, submit for approval their proposed flight programmes. The flight programmes shall include, i.a., the type of service, the aircraft type and configuration to be used, the frequencies and the flight schedules, and any changes thereto.

ARTICLE 12

Change of gauge and code-share

1. For any segment, or segments of the respective routes a designated airline may during any one continuous flight, change type of aircraft at any point of the route.

2. In operating the agreed air services on the routes specified in the Annex, each designated airline may enter into code-share arrangements with an airline of any nationality provided the latter airline holds the appropriate route and traffic rights.

ARTICLE 13

Tariffs

1. The Contracting Parties shall permit tariffs on the routes as specified in the Annex to be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines. However, a designated airline will not be precluded from proposing a tariff unilaterally, nor the aeronautical authorities from approving such a tariff.

2. The tariffs for carriage on agreed services to and 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, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines over all or part of the same route.

3. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij kunnen eisen dat tarieven voor een overeengekomen dienst ter goedkeuring worden voorgelegd (volgens de vorm die ze afzonderlijk kunnen eisen, waarbij zulke voorlegging minstens vijf en veertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van het van kracht worden zal geschieden tenzij deze luchtvaartautoriteiten een kortere termijn toestaan.

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

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

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

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

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

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

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

8. Behoudens op grond van het bepaalde in het vierde lid van artikel 18 van deze

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante peuvent exiger que des tarifs pour un service convenu soient soumis pour approbation (selon une formule requise par eux séparément). Dans ce cas, ce tarif sera soumis au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée d'entrée en vigueur à moins que les autorités aéronautiques n'acceptent un délai plus court.

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

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

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

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

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

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

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

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre

3. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require tariffs for an agreed service to be filed for approval (in such form as they may separately require), in which case such filing shall be submitted at least forty-five (45) days before the proposed effective date, unless those aeronautical authorities permit the filing to be made at shorter notice.

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

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

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

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

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

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

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

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting

Overeenkomst wordt een tarief niet van kracht, indien de luchtvaartautoriteiten van één van beide Overeenkomstsluitende Partijen hiertegen bezwaar hebben.

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

10. De tarieven gevraagd door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij voor het vervoer tussen het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende Partij en het grondgebied van een Staat die geen Overeenkomstsluitende Partij is, zijn onderworpen aan de respectievelijke goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en van de betrokken Staat die geen Overeenkomstsluitende Partij is, onder voorwaarde echter dat de luchtvaartautoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij geen tarief eisen dat verschillend is van het tarief van hun eigen luchtvaartmaatschappijen voor diensten tussen dezelfde punten.

ARTIKEL 14

Personeel

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

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

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

Partie Contractante ne l'ont approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'Article 18 du présent Accord.

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

10. Les tarifs demandés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie Contractante et le territoire d'un Etat qui n'est pas une Partie Contractante sera sujet à l'approbation respective des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et de cet Etat non Partie Contractante pour autant que les autorités aéronautiques de cette Partie Contractante n'exigent pas un tarif différent du tarif de leurs propres entreprises de transport aérien pour des services entre les mêmes points.

ARTICLE 14

Personnel

1. Les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par leur propre personnel quelque soit sa nationalité ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

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

ting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 4 of article 18 of this Agreement.

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

10. The tariffs charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a State which is not a Contracting Party shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and of such non-Contracting State respectively, provided, however, that the aeronautical authorities of that Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of their own airlines for services between the same points.

ARTICLE 14

Staff requirements

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airlines, be satisfied by their own personnel of any nationality or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

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

4. In de mate waarin hun nationale wetgevingen dit toestaan zien beide Overeenkomstsluitende Partijen ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

ARTIKEL 15

Verkoop en inkomsten

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 15

Ventes et recettes

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

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

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

2. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire.

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

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

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

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

ARTICLE 15

Sales and revenues

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

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

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

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

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

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

This provision shall not apply if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption is in force between the Contracting Parties.

ARTIKEL 16

Statistieken

De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij bezorgen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op hun verzoek, periodieke of andere statistische staten die redelijkerwijze kunnen geëist worden om de aangeboden capaciteit op de overeengekomen diensten te herzien, met inbegrip van maar niet beperkt tot, statistische staten omtrent de trafiek vervoerd door haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen tussen de punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en andere punten op de routes omschreven in de Bijlage.

ARTIKEL 17

Overleg

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

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

ARTIKEL 18

Regeling van geschillen

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

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

3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt:

Elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diploma-

ARTICLE 16

Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et ce, à leur demande, des relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent raisonnablement être exigés en vue de revoir la capacité offerte sur les services convenus y compris, mais non limités à, des relevés statistiques relatifs au trafic transporté par ces entreprises de transport aérien désignées entre les points sur le territoire de l'autre Partie Contractante et les autres points sur les routes spécifiées dans l'Annexe.

ARTICLE 17

Consultations

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

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

ARTICLE 18

Règlements des différends

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

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

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit:

chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contrac-

ARTICLE 16

Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply 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, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airlines between the points in the territory of the other Contracting Party and other points on the routes specified in the Annex.

ARTICLE 17

Consultations

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

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

ARTICLE 18

Settlement of disputes

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

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

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic

tieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht.

Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen. De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsrecht en bepaalt de plaats waar dit zal zeten.

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

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

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

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

ARTIKEL 19

Wijzigingen

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

2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang.

Er kan overleg worden gepleegd Overeenkomstig het eerste lid van dit artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.

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

4. 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 à parts égales entre les Parties Contractantes.

ARTICLE 19

Modifications

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

2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront.

Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

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 Organisation 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 19

Modifications

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

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

Consultations in accordance with paragraph 1 of this article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

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

4. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de Routetabel in de Bijlage kan gewijzigd worden door een administratieve regeling, mits akkoord tussen de luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 20

Beëindiging

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

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

ARTIKEL 21

Registratie

Deze Overeenkomst en alle eraan aan-gebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorga-nisatie.

ARTIKEL 22

Inwerkingtreding

Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg bevestigen dat de grond-wettelijke formaliteiten voor de inwerking-treding van deze Overeenkomst volbracht zijn.

Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de datum van de laatste notificatie.

3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

4. Les deux Parties Contractantes conviennent que le Tableau des Routes repris à l'Annexe peut être modifié par un arrangement administratif, moyennant accord entre les Autorités Aéronautiques.

ARTICLE 20

Dénonciation

1. Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplo-matique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'avia-tion civile internationale.

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

En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa récep-tion par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 21

Enregistrement

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

ARTICLE 22

Entrée en vigueur

Chaque Partie Contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement des ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de cet Accord.

L'Accord entrera en vigueur le premier jour du mois à dater de la dernière notifica-tion.

3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

4. The Contracting Parties agree that the Route Schedule in the Annex can be modi-fied after agreement between the Aeronauti-cal Authorities through an administrative arrangement.

ARTICLE 20

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplo-matic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agree-ment. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.

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

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been recei-ved fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Avia-tion Organisation.

ARTICLE 21

Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the Interna-tional Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 22

Entry into force

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

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

GEDAAN TE Wellington, de 4e juni 1999, in twee exemplaren in de Engelse taal,

Voor de Regering van het Koninkrijk België,

Ambassadeur,

P. VANDERVOORDE.

Voor de Regering van Nieuw-Zeeland

Minister van Transport,

Maurice Donald WILLIAMSON.

FAIT en double exemplaire à Wellington, le quatrième jour de juin 1999, en langue anglaise,

Pour le gouvernement du Royaume de Belgique,

Ambassadeur,

P. VANDERVOORDE.

Pour le gouvernement de Nouvelle-Zélande,

Ministre des Transports,

Maurice Donald WILLIAMSON.

DONE in duplicate at Wellington on this 4th day of June 1999 in the English language.

For the Government of the Kingdom of Belgium,

Ambassador,

P. VANDERVOORDE.

For the Government of New Zealand,

Minister of Transport,

Maurice Donald WILLIAMSON.

BIJLAGE		ANNEXE		ANNEX	
ROUTETABEL		TABLEAU DES ROUTES		SCHEDULE OF ROUTES	
1. Routes voor het Koninkrijk België		1. Routes du Royaume de Belgique		1. Routes of the Kingdom of Belgium	
Punten van vertrek — Points au départ — Points of departure	Tussenliggende punten — Points intermédiaires — Intermediate points	Punten in Nieuw-Zeeland — Points en Nouvelle-Zélande — Points in New Zealand	Verder gelegen punten — Points au-delà — Points beyond		
Punten in België. — Points en Belgique. — Points in Belgium.		Alle punten. — Tous points. — Any points.		Punten in Nieuw-Zeeland. — Points en Nouvelle-Zélande. — Points in New Zealand. Alle punten. — Tous points. — Any points.	
2. Routes voor Nieuw Zeeland		2. Routes de la Nouvelle-Zélande		2. Routes of New Zealand	
Punten van vertrek — Points au départ — Points of departure	Tussenliggende punten — Points intermédiaires — Intermediate points	Punten in België — Points en Belgique — Points in Belgium	Verder gelegen punten — Points au-delà — Points beyond		
Punten in Nieuw-Zeeland. — Points en Nouvelle Zélande. — Points in New Zealand.		Alle punten. — Tous points . — Any points.		Punten in België. — Points en Belgique. — Points in Belgium. Alle punten. — Tous points. — Any points.	
De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen op de overeengekomen routes, bij onverschillig welke vlucht, één of meerdere punten weglaten of ze in een andere volgorde bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land hunner nationaliteit.		Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues et aussi les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d’arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.		Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Contracting Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.	
De overeengekomen diensten mogen uitgevoerd worden met vervoersrechten van de 1e, 2e, 3e en 4e vrijheid. Vervoersrechten van de 5e vrijheid zullen niet worden uitgeoefend.		Les services convenus peuvent être opérés en droits de trafic de 1 ^{re} , 2 ^e , 3 ^e et 4 ^e libertés de l’air. Les droits de trafic en 5 ^e liberté ne pourront être exercés.		The agreed services may be operated with 1st, 2nd, 3rd and 4th freedom traffic righth. No 5th freedom traffic rights will be exercised.	

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

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Nieuw-Zeeland inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Wellington op 4 juni 1999

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Nieuw-Zeeland inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Wellington op 4 juni 1999, zullen volkomen gevolg hebben.

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

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Nouvelle-Zélande relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Wellington le 4 juin 1999

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Nouvelle-Zélande relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Wellington le 4 juin 1999 sortiront leur plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

33.187/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 18 maart 2002 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Nieuw-Zeeland inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Wellington op 4 juni 1999», heeft op 23 april 2002 het volgende advies gegeven:

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

1. In het opschrift en in artikel 2 behoort te worden geschreven «gedaan te Wellington» en niet «ondertekend te Wellington» overeenkomstig de in de Overeenkomst gebezigde terminologie.

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

3. In de Overeenkomst had de hoedanigheid moeten worden vermeld van de personen die deze ondertekend hebben.

De kamer was samengesteld uit:

Mevrouw M.-L. WILLOT-THOMAS, kamer voorzitter;

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

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

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

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

De griffier,

C. GIGOT.

De voorzitter,

M.-L. WILLOT-THOMAS.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

33.187/4

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 18 mars 2002, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de Nouvelle-Zélande relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Wellington le 4 juin 1999», a donné le 23 avril 2002 l'avis suivant:

EXAMEN DU PROJET

1. Dans l'intitulé et à l'article 2, il y a lieu d'écrire «faits à Wellington» et non «signés à Wellington», conformément à la terminologie utilisée dans l'Accord.

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

3. Le traité aurait dû mentionner la qualité des personnes qui l'ont signé.

La chambre était composée de:

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

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

Mme C. GIGOT, greffier.

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

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

Le greffier,

C. GIGOT.

Le président,

M.-L. WILLOT-THOMAS.