

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2002-2003

18 OKTOBER 2002

Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Suriname inzake de instelling van luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden, tussenliggende en verder gelegen punten, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 14 december 1999

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	4
Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Suriname inzake de instelling van luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden, tussenliggende en verder gelegen punten, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 14 december 1999	5
Voorontwerp van wet	17
Advies van de Raad van State	18

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2002-2003

18 OCTOBRE 2002

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Suriname relatif à la mise en place de services aériens entre leurs territoires respectifs, des points intermédiaires et au-delà, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 14 décembre 1999

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	4
Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Suriname relatif à la mise en place de services aériens entre leurs territoires respectifs, des points intermédiaires et au-delà, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 14 décembre 1999	5
Avant-projet de loi	17
Avis du Conseil d'État	18

MEMORIE VAN TOELICHTING

Ondanks zijn symboolwaarde van ongebondenheid is het luchtruim staatkundig slechts in dezelfde mate als vrij 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 reiswegen en landingspunten, de tarievenregeling en de beveiliging van de vluchten. Zij verwijzen herhaaldelijk naar de nationale luchtvaartoverheden en de aangewezen vervoerders voor het administratief en operationeel inwerkingstellen van het akkoord. In België worden daarbij het Bestuur van de Luchtvaart van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en één of meer specifiek aan te 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 États, n'est «libre» que dans la même mesure où l'on peut dire que la mer est «libre». À proximité et au-dessus de son territoire, chaque État 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 États 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 États, et qu'elle est parfois amenée à réviser ou à adapter suivant les nécessités.

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

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

Van alle bepalingen behandeld in een luchtvaartakkoord kan alleen de Bijlage «Routetabel» bij de Overeenkomst, voor de Gewesten een weerslag hebben op de exploitatie van hun luchthavens. In deze Bijlage worden de punten vermeld waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen in België mogen vliegen.

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

Het voorliggend akkoord met Suriname werd ondertekend te Brussel op 14 december 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 quant aux volets douane et imposition des revenus que celles des Régions ayant sous leur tutelle la gestion des aéroports régionaux.

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

Parmi toutes les dispositions traitées dans un accord aérien, seule l'annexe à l'accord, intitulée «Tableau des routes», est susceptible d'avoir un impact sur les Régions quant à l'exploitation de leurs aéroports. Cette annexe mentionne les points que les entreprises de transport aérien désignées pourront desservir en Belgique.

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

Le présent accord avec le Suriname a été signé à Bruxelles le 14 décembre 1999.

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

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

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Suriname inzake de instelling van luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden, tussenliggende en verder gelegen punten, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 14 december 1999, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 9 oktober 2002.

ALBERT

Van Koningswege :

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Suriname relatif à la mise en place de services aériens entre leurs territoires respectifs, des points intermédiaires et au-delà, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 14 décembre 1999, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 9 octobre 2002.

ALBERT

Par le Roi :

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

Le ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

OVEREENKOMST

tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Suriname inzake de instelling van luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden, tussenliggende en verder gelegen punten

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK SURINAME

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

GELEID door het verlangen hun wederzijdse betrekkingen op het gebied van de burgerluchtvaart te ontwikkelen en te verstevigen en een Overeenkomst te sluiten als aanvulling op genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten in te stellen tussen hun onderscheiden grondgebieden, tussenliggende en verder gelegen punten;

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

ARTIKEL 1

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

a. de term «Luchtvaartautoriteiten» betekent, in het geval van het Koninkrijk België, de minister van Verkeerswezen (Bestuur der Luchtvaart) of iedere andere persoon of instantie gemachtigd tot het vervullen van de functies die thans door voornoemde minister worden vervuld of van soortgelijke functies en in het geval van de Republiek Suriname, de minister van Transport, Handel en Industrie, of iedere andere persoon of instantie, gemachtigd tot het vervullen van enige functie die door voornoemde minister wordt vervuld of van soortgelijke functies;

b. de term «het Verdrag» betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat ter ondertekening is opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvat elke Bijlage die op grond van Artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van enige Bijlage of het Verdrag krachtens de Artikelen 90 en 94 daarvan, voor zoverre die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

c. De term «aangewezen luchtvaartmaatschappij» betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig Artikel 3 van deze Overeenkomst;

d. de term «tarief» betekent de prijzen die betaald dienen te worden voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder deze 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;

e. de term «grondgebied» in relatie tot elke Overeenkomstsluitende Partij betekent het landareal en daaraan grenzende territoriale wateren die onder de soevereiniteit van bedoelde Overeenkomstsluitende Partijen staan;

f. de termen «luchtvaartmaatschappij», «luchtdienst», «internationale luchtdienst», en «landing voor andere den verkeersdoeleinden» hebben de betekenis die respectievelijk daaraan wordt toegekend in Artikel 96 van het Verdrag;

g. de term «frequentie» betekent het aantal retourvluchten, uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij op een omschreven route en in een bepaalde periode;

ACCORD

entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Suriname relatif à la mise en place de services aériens entre leurs territoires respectifs, des points intermédiaires et au-delà

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU SURINAME

ÉTANT Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;

DÉSIREUX de développer et de consolider leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile et de conclure un Accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs, les points intermédiaires et au-delà;

SONT CONVENUS CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

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

a. Le terme «Autorités aéronautiques» signifie dans le cas du Royaume de Belgique, le ministre des Communications (Administration de l'Aéronautique) ou toute autre personne ou autorité habilitée à exercer les fonctions qu'exerce actuellement ledit ministre ou des fonctions similaires et dans le cas de la République du Suriname, le ministre des Transports, du Commerce et de l'Industrie ou toute autre personne ou autorité habilitée à exercer les fonctions qu'exerce actuellement ledit ministre ou des fonctions similaires;

b. 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 d'annexe ou de la Convention, en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient été ratifiées par les deux Parties Contractantes;

c. Le terme «Entreprise de transport aérien désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d. Le terme «Tarif» 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;

e. Le terme «Territoire» pour chaque Partie Contractante signifie l'aire terrestre et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté des Parties Contractantes concernées;

f. Les termes «Entreprise de transport aérien», «Service aérien», «Service aérien international» et «Escale non commerciale» ont la signification qui leur est respectivement attribuée dans l'Article 96 de la Convention;

g. Le terme «Fréquence» signifie le nombre de vols aller-retour effectués par une entreprise de transport aérien sur une route spécifiée et pendant une période déterminée;

h. de term «aanmerkelijk deel van de eigendom» betekent dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij voor het grootste deel het eigendom dient te zijn van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, dan wel van haar onderdanen; aan deze bepaling wordt geacht te zijn voldaan, onder andere indien het grootste deel van het aandelenkapitaal van de aangewezen luchtvaartmaatschappij berust bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, dan wel bij haar onderdanen;

i. de term «daadwerkelijk toezicht» betekent dat een aangewezen luchtvaartmaatschappij zich niet voor de organisatie en exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven route direct of indirect verlaat op de faciliteiten van een andere organisatie en wel zodanig dat de organisatie beschouwd moet worden als een feitelijke begunstigde krachtens de Overeenkomst, die de rechten uitoefent die door een Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn verleend.

Het gebruik van aangehuurde uitrusting, alsmede stuurhut- en/of cabinebemanning voor de gehele of gedeeltelijke exploitatie van een overeengekomen dienst hoeft niet noodzakelijkerwijs het daadwerkelijke toezicht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan te tasten, tenzij de verhuurder betrokken is in de economische aspecten van de exploitatie.

2. De Bijlage bij deze Overeenkomst maakt een integrerend deel daarvan uit en iedere verwijzing naar de «Overeenkomst» wordt geacht, tenzij anders is bepaald, mede een verwijzing naar de Bijlage in te houden.

ARTIKEL 2

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten die in de onderhavige Overeenkomst genoemd worden, met het doel geregelde internationale luchtdiensten in te stellen op de in de Bijlage omschreven routes. Deze diensten en routes worden hierna respectievelijk aangeduid als «overeengekomen diensten» en «omschreven routes».

2. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gedurende de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten genieten:

- a. om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;
- b. om te landen op bedoeld grondgebied voor andere dan verkeersdoeleinden;
- c. om op bedoeld grondgebied te landen om er op de punten vermeld in de Bijlage van deze Overeenkomst passagiers, bagage, vracht en post in internationaal verkeer op te nemen en af te zetten.

3. Niets in deze Overeenkomst of de Bijlage daarvan wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, bagage, post of vracht op te nemen die bestemd zijn om tegen een vergoeding of huur vervoerd te worden teneinde afgezet te worden op een ander punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij één luchtvaartmaatschappij aan te wijzen teneinde de overeengekomen diensten op de omschreven routes te exploiteren.

2. Na ontvangst van zodanige aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het

h. Le terme «Part substantielle de la propriété» signifie que l'entreprise de transport aérien désignée doit être en majeure partie la propriété de la Partie Contractante, qui désigne l'entreprise de transport aérien, ou de ses ressortissants; il sera notamment satisfait à cette disposition lorsque la majeure partie des actions du capital de l'entreprise de transport aérien désignée sont entre les mains de la Partie Contractante, désignant l'entreprise de transport aérien, ou de ses ressortissants;

i. Le terme «Contrôle effectif» signifie qu'une entreprise de transport aérien désignée ne peut faire appel directement ou indirectement pour l'organisation et l'exploitation des services convenus sur la route spécifiée aux services d'un autre organisme et ce, de telle façon que cet organisme soit considéré comme le bénéficiaire de fait en vertu du présent Accord qui exploite les droits accordés par une Partie Contractante à l'autre Partie Contractante;

L'utilisation d'équipement loué, d'équipage de command et/ou de cabine pour l'exploitation complète ou partielle d'un service convenu ne doit pas nécessairement grever le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien désignée à moins que l'affrèteur ne soit impliqué dans les aspects économiques de l'exploitation.

2. L'Annexe au présent Accord en fait partie intégrante et toute référence à l'«Accord» est censée également se référer à l'Annexe à moins que l'on ait disposé autrement.

ARTICLE 2

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits stipulés dans le présent Accord pour la mise en place de services aériens réguliers internationaux sur les routes convenues dans l'Annexe. Ces services et routes sont ci-après désignés comme «services convenus» et «routes spécifiées».

2. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie Contractante bénéficiera des droits suivants au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée:

- a. de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterrir;
- b. de faire des escales non commerciales dans ledit territoire;
- c. de faire des escales dans ledit territoire aux points mentionnés dans l'Annexe afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier transportés en trafic international.

3. Rien dans le présent Accord ou de son Annexe ne saurait être interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers, des bagages, du courrier ou des marchandises pour les transporter contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location afin de les débarquer en un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

ARTICLE 3

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dès réception d'une telle désignation, l'autre Partie Contractante accorde, aux termes des paragraphes 3 et 4 du

bepaalde in de leden 3 en 4 van dit Artikel, zonder uitstel aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij de geëigende exploitatievergunning.

3. De Luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verlangen dat deze te hunnen genoegen aantoonde dat zij in staat is de bepalingen na te komen die voorgeschreven zijn bij de wetten en voorschriften die gewoonlijk en redelijkerwijs door dezulke autoriteiten worden toegepast ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de toekenning van de in lid 2 van dit Artikel genoemde exploitatievergunning te weigeren of ten aanzien van de uitoefening van de in Artikel 2 genoemde rechten, die voorwaarden te stellen die zij noodzakelijk acht in alle gevallen waarin niet naar genoegen van genoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat het aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, den wel bij haar onderdanen.

5. Nadat een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en haar vergunning is verleend, kan zij op ieder willekeurig tijdstip een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor zij is aangewezen, mits een tarief met betrekking tot die diensten van kracht is dat vastgesteld is overeenkomstig de bepalingen van Artikel 12 van de onderhavige Overeenkomst; en voorts mits de frequentie en dienstregeling die door deze luchtvaartmaatschappij zullen worden gehanteerd goedgekeurd zijn door de Luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij die de exploitatievergunning heeft verleend.

6. Aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van iedere Overeenkomstsluitende Partij wordt het recht toegekend om vertegenwoordigers en technisch personeel benodigd voor de uitvoering van de overeengekomen diensten te stationeren op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Deze vertegenwoordigers en het technisch personeel zullen de binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van kracht zijnde wetten en reglementen naleven.

ARTIKEL 4

Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van elk der in Artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij op te schorten, of aan de uitoefening van die rechten die voorwaarden te verbinden die zij noodzakelijk acht:

a. in geval de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten of voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, na te leven, of

b. in geval de luchtvaartmaatschappij anderszins in gebreke blijft de exploitatie te doen geschieden in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden, of

c. in alle gevallen waarin niet te haren genoegen is gebleken dat het aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijke toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, dan wel bij onderdanen van die Overeenkomstsluitende Partij.

2. Tenzij onmiddellijke intrekking, schorsing of het stellen van voorwaarden als bedoeld in het eerste lid van dit Artikel noodzakelijk is om verdere overtredingen van wetten en voorschriften te voorkomen, zal dit recht pas worden uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij.

présent Article, sans délai à l'entreprise de transport aérien désignée la licence d'exploitation appropriée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent exiger de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante qu'elle leur prouve qu'elle est en mesure de respecter les dispositions prescrites par les lois et règlements habituellement et raisonnablement appliquées par elles en matière d'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser d'accorder la licence d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent Article ou d'imposer, pour l'exercice des droits cités à l'Article 2, des conditions qui lui semblent nécessaires dans tous les cas où selon cette Partie Contractante, la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ses ressortissants.

5. Une entreprise de transport aérien ainsi désignée et détentrice de la licence peut à tout moment commencer l'exploitation des services convenus pour lesquels elle a été désignée à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'Article 12 du présent Accord soit en vigueur pour ces services et que d'autre part, la fréquence et l'horaire appliqués par cette entreprise de transport aérien soient approuvés par les Autorités Aéronautiques de la Partie Contractante qui a délivré la licence d'exploitation.

6. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante reçoit le droit d'avoir des représentants et du personnel technique sur le territoire de l'autre Partie Contractante en vue d'exploiter les services convenus.

Ces représentants et ce personnel technique respecteront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 4

1. Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer une licence d'exploitation ou de suspendre l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante de chacun des droits énumérés à l'Article 2 du présent Accord ou d'assortir l'exercice de ces droits à des conditions qu'elle estime nécessaire:

a. si l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui accorde les droits; ou,

b. si dans l'exploitation, l'entreprise de transport aérien enfreint les conditions énoncées dans le présent Accord; ou,

c. dans tous les cas où la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou des ressortissants de cette Partie Contractante.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions telles que prévues au paragraphe 1 du présent Article pour éviter des infractions ultérieures aux lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

ARTIKEL 5

Iedere wijziging in de frequentie en dienstregeling die zullen worden uitgevoerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij dient goedgekeurd te worden door de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 6

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

2. Mits naleving van de door de Overeenkomstsluitende Partij terzake gestelde formaliteiten, zijn eveneens vrijgesteld van al deze rechten en belastingen, met uitzondering van rechten en vergoedingen voor geleverde diensten:

a. de proviand die aan boord wordt genomen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, binnen de door deze opgelegde normen en mits hij bedoeld is voor gebruik aan boord van de luchtvaartuigen die de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij gebruikt voor internationale diensten;

b. reservedelen en normale uitrustingsstukken die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ingevoerd voor het onderhoud of het herstellen van de luchtvaartuigen, gebruikt op internationale diensten;

c. brandstof en smeermiddelen ter bevoorrading van de luchtvaartuigen die de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij gebruikt op internationale diensten, zelfs indien deze voorraden worden gebruikt op het deel van de vlucht boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

3. De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, proviand en voorraden motorbrandstof en smeermiddelen die zich aan boord van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen bevinden kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij, die kunnen eisen dat die goederen onder hun toezicht worden gesteld, totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

ARTIKEL 7

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van de in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen, of betreffende het vliegen met deze luchtvaartuigen boven haar grondgebied, zijn van toepassing op de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnenkomst, het verblijf en het vertrek van bemanning, passagiers, bagage, post en vracht, of betreffende formaliteiten, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine zijn van toepassing op de bemanning, passagiers, bagage, post of vracht, vervoerd door de luchtvaartuigen van de door de andere

ARTICLE 5

Toute modification apportée aux fréquences et aux horaires par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante doit être approuvée par les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 6

1. Les aéronefs utilisés pour des services internationaux par une entreprise de transport aérien désignée par une Partie Contractante et leurs pièces d'équipement normal, leurs pièces de rechange, leurs réserves de carburant et d'huiles lubrifiantes, les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) qui se trouvent à bord des aéronefs sont, à l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, exemptés de tous droits de douane, de frais d'inspection et autres droits et taxes à condition que les pièces d'équipement et réserves demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'elles soient à nouveau exportées ou qu'elles soient consommées au cours de la partie du vol effectuée au-dessus de ce territoire.

2. À condition de respecter les formalités imposées à cet effet par la Partie Contractante, sont également exemptés de tous droits et impositions, à l'exception des droits et redevances pour services rendus:

a. les provisions prises à bord dans le territoire d'une Partie Contractante conformément aux normes imposées par cette dernière et ce, pour autant qu'elles soient destinées à la consommation à bord des aéronefs utilisés par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante pour des services internationaux;

b. les pièces de rechange et les pièces d'équipement normal qui ont été importées dans le territoire d'une des Parties Contractantes pour l'entretien et la réparation d'aéronefs exploités pour des services internationaux.

c. le carburant et les huiles lubrifiantes pour l'approvisionnement des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante sur des services internationaux même si ces réserves sont utilisées pour la partie du vol au-dessus du territoire de la Partie Contractante où elles ont été prises à bord.

3. L'équipement de bord normal, les pièces de rechange, les provisions de bord et les réserves de carburant et les huiles lubrifiantes qui se trouvent à bord des aéronefs d'une des Parties Contractantes ne peuvent être déchargées dans le territoire de l'autre Partie Contractante que sur autorisation des autorités douanières de ladite Partie qui toutefois peuvent exiger que les marchandises soient mises sous leur supervision jusqu'à ce qu'elles soient réexportées ou qu'elles aient reçu une autre destination conformément aux prescriptions douanières.

ARTICLE 7

1. Les lois et règlements d'une des Parties Contractantes concernant l'autorisation d'entrée ou la sortie de son territoire des aéronefs utilisés dans l'aviation internationale ou concernant le survol de son territoire par lesdits aéronefs sont d'application pour l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante;

2. Les lois et règlements d'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, le séjour et la sortie d'équipages, de passagers, de bagages, courrier et marchandises ou les formalités y afférentes, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine sont d'application aux équipages, passagers, bagages, courrier et marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise de trans-

Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij zolang zij zich op bedoeld grondgebied bevinden.

3. Passagiers in rechtstreeks doorgaand verkeer via de lucht, die de transitzone van de luchthaven niet verlaten, zullen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij alle faciliteiten krijgen. Op bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer worden geen douanerechten of andere belastingen geheven.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermee in haar eigen maatschappij niet te begunstigen ten opzichte van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen maatschappij bij de toepassing van de voorschriften inzake douane, visa, immigratie, quarantaine, wisselcontrole of andere voorschriften betreffende het internationaal luchtvervoer.

ARTIKEL 8

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die door een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn afgegeven of door haar geldig zijn verklaard worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend met het oog op de exploitatie van de routes en diensten omschreven in deze Overeenkomst, mits de voorwaarden, waaronder zodanige bewijzen zijn uitgereikt of geldig verklaard, gelijk zijn aan of zwaarder zijn dan de minimum maatstaven die op grond van het Verdrag kunnen worden opgesteld.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor bewijzen van geschiktheid en vergunningen aan haar eigen onderdanen uitgereikt of geldig verklaard door de andere Overeenkomstsluitende Partij of door een andere Staat, niet te erkennen voor vluchten boven haar grondgebied.

ARTIKEL 9

De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkaar de ruimst mogelijke hulp te verlenen met het oog op het voorkomen van de wederrechtelijke inbezitneming van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties alsook elke andere bedreiging tegen de veiligheid der luchtvaart. Ze zullen de veiligheidsmaatregelen uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie toepassen. Indien zich incidenten of bedreigingen tegen luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartinstallaties voordoen, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar hulp verlenen om hieraan, op een veilige wijze, zo snel mogelijk een einde te stellen. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal welwillende aandacht besteden aan elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij ertoe strekkende voor haar luchtvaartuigen of passagiers bijzondere veiligheidsmaatregelen te treffen om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging.

ARTIKEL 9 BIS

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.

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 van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en van

port aérien désignée par l'autre Partie Contractante et ce aussi longtemps qu'ils se trouvent sur ledit territoire.

3. Les passagers en transit direct par voie aérienne, qui ne quittent pas la zone de transit de l'aéroport, bénéficieront de toutes les facilités sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Les bagages et les marchandises en transit direct ne sont pas soumises à des droits de douane ou à d'autres taxes.

4. Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas favoriser sa propre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante quant à l'application des dispositions en matière de douane, visa, immigration, quarantaine, contrôle des changes et autres dispositions en matière de transport aérien international.

ARTICLE 8

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés sont reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des routes et services spécifiés dans le présent Accord pour autant que les conditions auxquelles ces brevets sont délivrés ou validés, soient égales ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention.

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

ARTICLE 9

Les Parties Contractantes s'engagent mutuellement à s'accorder l'assistance la plus large possible pour prévenir les actes de capture illicite des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation. Ils appliqueront les mesures de sûreté édictées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Lorsque des incidents ou menaces entre les aéronefs, les aéroports ou les installations de navigation aérienne sont commis, les Parties Contractantes s'accordent mutuellement toute l'aide nécessaire pour y mettre fin en toute sécurité. Chaque Partie Contractante examine avec diligence toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou passagers contre une menace particulière.

ARTICLE 9 BIS

1. Chaque Partie Contractante peut à tout moment 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.

2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assume 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 de Chicago, la première Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de

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 4 van deze Overeenkomst (intrekking of opschorting van vergunningen tot exploitatie van diensten).

3. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of krachtens een huur- of bevrachtingscontract, voor rekening van 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.

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 van Chicago vastgestelde minimumnormen, of

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

staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie uitvoert, vrij, voor de toepassing van Artikel 33 van het Verdrag van Chicago, 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 van Chicago vastgestelde minimumnormen.

5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of voor rekening van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 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 4. hierboven ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.

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.

7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met lid 2. of 6. hierboven wordt beëindigd zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 10

1. De totale capaciteit die op de overeengekomen diensten wordt ingezet door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van

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 4 du présent Accord (révocation ou suspension des autorisations d'exploitation).

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte de la ou les compagnies aériennes d'une des Parties, 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.

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 de Chicago, 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 de Chicago,

la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'Article 33 de la Convention de Chicago, 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 de Chicago.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par, ou pour le compte de, la ou les compagnies aériennes d'une Partie Contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 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 4 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.

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.

7. Il sera mis fin à toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 2 et 6 ci-dessus dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

ARTICLE 10

1. La capacité totale offerte sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractan-

de Overeenkomstsluitende Partijen, zal overeengekomen of goedgekeurd moeten worden door de Luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen, voor het begin van deze diensten en daarna overeenkomstig de te verwachten vervoersvraag.

2. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen worden uitgevoerd, hebben als voornaamste doel het aanbieden van capaciteit die, met inachtneming van een redelijke bezettingsgraad, toereikend is om te voldoen aan de vervoersvraag tussen de grondgebieden van de beide Overeenkomstsluitende Partijen. Daarenboven zal rekening gehouden worden met de eisen welke de exploitatie van lange afstandsdiensten stelt en met de vervoersbehoeften van de gebieden op de overeengekomen route, rekening houdend met de lokale en regionale luchtdiensten.

3. Teneinde gelijkheid en wederzijds voordeel te bereiken, zal elke Overeenkomstsluitende Partij de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen in de gelegenheid stellen op billijke en gelijke wijze de overeengekomen diensten tussen hun onderscheiden grondgebieden uit te voeren, in principe door gelijke verdeling van de totale capaciteit tussen de beide Overeenkomstsluitende Partijen.

4. Iedere Overeenkomstsluitende Partij en haar aangewezen luchtvaartmaatschappij zullen rekening houden met het belang van de andere Overeenkomstsluitende Partij en haar aangewezen luchtvaartmaatschappij, teneinde de diensten die de laatstgenoemde uitvoert niet op onredelijke wijze te treffen.

5. Indien, bij herziening, de Overeenkomstsluitende Partijen geen overeenstemming bereiken inzake de capaciteit die op de overeengekomen diensten aangeboden moet worden, zal de capaciteit die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen mag worden aangeboden niet groter zijn dan de totale capaciteit (inclusief seizoenschommelingen) die eerder overeengekomen was.

ARTIKEL 10 BIS

Op elk segment of segmenten van de respectieve routes mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk punt van de route het vliegtuigtype wijzigen, voor zover het om een continue vlucht gaat.

ARTIKEL 11

De Luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij zullen de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op hun verzoek die periodieke of andere statistische gegevens verschaffen die redelijkerwijs nodig zijn voor het herzien van de capaciteit die op de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in dit artikel eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij is aangeboden.

Dergelijke gegevens moeten alle vereiste informatie bevatten benodigd voor het bepalen van de omvang van het vervoer dat door de luchtvaartmaatschappij is verzorgd op de overeengekomen diensten, alsook de herkomst en bestemming van dat vervoer.

ARTIKEL 12

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het vervoer naar of van 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, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst (zoals snelheid van het

tes devra être convenue ou approuvée par les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes avant le début de ces services et ensuite conformément à la demande de transport.

2. Les services convenus qui seront exploités par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes ont pour objectif principal d'offrir une capacité qui, selon un coefficient de charge utile raisonnable, permet de répondre à la demande de transport entre les territoires des deux Parties Contractantes. On devra d'autre part tenir compte des exigences de l'exploitation de services à longue distance et des besoins de transport des régions desservies par la route spécifiée sans oublier les services aériens locaux et régionaux.

3. Dans un souci d'égalité et de bénéfice mutuel, chaque Partie Contractante permettra aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes d'exploiter de façon juste et égale les services convenus entre leurs territoires respectifs en principe sur base d'une répartition égale de la capacité totale entre les deux Parties Contractantes.

4. Chaque Partie Contractante et son entreprise de transport aérien désignée tiendront compte des intérêts de l'autre Partie Contractante et de son entreprise de transport aérien désignée de telle façon que les services exploités par cette dernière ne soient pas grevés déraisonnablement.

5. Si par suite d'une révision, les Parties Contractantes ne peuvent se mettre d'accord quant à la capacité qui devra être offerte sur les services convenus, la capacité qui peut être offerte par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes ne pourra être supérieure à la capacité totale (y inclus les variations saisonnières) qui a été convenue précédemment.

ARTICLE 10 BIS

Sur chaque segment ou segments des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut changer en chaque point de la route de type d'avion et ce, pour autant qu'il s'agisse d'un vol continu.

ARTICLE 11

Les Autorités aéronautiques d'une Partie Contractante fourniront à la demande des Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les données statistiques périodiques ou autres nécessaires à la révision de la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie Contractante citée dans le présent Article.

Ces données doivent contenir toutes les informations requises pour déterminer l'ampleur du transport effectué par l'entreprise de transport aérien sur les services convenus ainsi que l'origine et la destination de ce transport.

ARTICLE 12

1. Les tarifs à appliquer par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante, au transport à destination ou 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 (tels que la vitesse de l'aéronef et le confort) et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien qui desser-

luchtvaartuig en accommodatie) en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route, een deel daarvan of soortgelijke routes bevliegen.

2. De tarieven als bedoeld in lid 1 van dit Artikel worden overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen; een dergelijke overeenkomst zal, waar mogelijk, bereikt worden met inachtneming van de procedures ter vaststelling van tarieven van een door beide Overeenkomstsluitende Partijen geaccepteerde bevoegde organisatie waarbij, indien mogelijk, als eerste keuze wordt aanvaard de multilaterale procedures van de Vervoersconferenties van de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA).

3. De volgens de leden 1 en 2 van dit Artikel overeengekomen tarieven worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen, uiterlijk zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering daarvan.

Deze tijdslimiet kan, met instemming van genoemde Autoriteiten, worden verkort.

4. Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen geen goedkeuring hecht aan een tarief voorgesteld overeenkomstig lid 3 van dit Artikel, zal deze de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij daarvan in kennis stellen en wel uiterlijk dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van invoering.

Een dergelijk tarief zal niet worden toegepast naar of van het grondgebied van elk van de Overeenkomstsluitende Partijen dan nadat daarover overeenstemming is bereikt of nadat de Overeenkomstsluitende Partij die niet akkoord ging met het tarief haar afkeuring heeft ingetrokken.

5. Indien er geen overeenstemming wordt bereikt volgens het bepaalde in lid 2 van dit Artikel, zullen de Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen trachten in onderling overleg het tarief vast te stellen.

Indien de Luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken dan zullen de in Artikel 17 genoemde bepalingen van toepassing zijn.

6. Een tarief dat is goedgekeurd overeenkomstig de bepalingen van de vorige leden van dit Artikel zal van toepassing blijven tot dat er een nieuw tarief is goedgekeurd dat is vastgesteld volgens dezelfde bepalingen. Desalniettemin zal de geldigheidstermijn van enig tarief niet worden verlengd voor een periode langer dan twaalf (12) maanden gerekend vanaf de bedoelde vervaldatum, indien zulks kenbaar was gemaakt.

7. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen een onderzoek in te stellen naar tariefovertredingen mogelijkerwijs begaan door de luchtvaartmaatschappijen, verkoopagenten voor passagiers- en vrachtvervoer, de organisatoren van toeristische reizen en expediteurs en de nodige stappen te ondernemen om de geëigende sancties op te leggen.

8. De Overeenkomstsluitende Partijen waarvan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen leden van IATA zijn of op wier grondgebied regelmatig vluchten worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen die lid zijn van IATA, of wier verkoopagenten voor passagiers- of vrachtvervoer erkend zijn door IATA, zullen binnen de grenzen van hun mogelijkheden het tarifieringssysteem hanteren dat geldt voor haar leden en de door haar erkende verkooporganisaties.

ARTIKEL 13

1. De luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen, met inachtneming van de in het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen terzake bestaande

vent la même route, une partie de cette route ou des routes similaires.

2. Les tarifs dont question au paragraphe 1 du présent Article sont convenus par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes; un tel accord sera si possible obtenu en respectant les procédures de fixation des tarifs d'un organisme compétent agréé par les deux Parties Contractantes. À cet effet on acceptera si possible en première instance les procédures multilatérales des Conférences de Transport de l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA).

3. Les tarifs convenus conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent Article sont soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des Parties Contractantes et ce, au plus tard soixante (60) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur.

Ce délai peut être raccourci avec l'accord desdites Autorités.

4. Si une des Parties Contractantes n'approuve pas un tarif présenté conformément au paragraphe 3 du présent Article, celle-ci en informera les Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au plus tard trente (30) jours avant la date proposée pour son entrée en vigueur.

Un tel tarif ne sera appliqué vers le territoire ou à partir du territoire de chacune des Parties Contractantes que si un accord est obtenu ou que si la Partie Contractante qui a exprimé son désaccord a retiré ce dernier.

5. Si aucun accord ne peut être obtenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent Article, les Autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront de fixer le tarif de commun accord.

Si les Autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord, les dispositions de l'Article 17 seront d'application.

6. Un tarif qui est approuvé conformément aux dispositions des paragraphes précédents du présent Article restent en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif établi conformément aux mêmes dispositions soit approuvé. Quoiqu'il en soit le délai de validité d'un tarif quelconque ne sera pas prolongé pour une période supérieure à douze (12) mois à compter de la date d'échéance, pour autant qu'elle soit connue.

7. Les Parties Contractantes se mettent d'accord pour instaurer un contrôle des infractions en matière de tarifs éventuellement commises par les entreprises de transport aérien, les agences et les courtiers en transport de passagers et de marchandises, les organisateurs de voyages touristiques et les expéditeurs et prennent les dispositions nécessaires pour infliger les sanctions qui s'imposent.

8. Les Parties Contractantes, dont les entreprises de transport aérien sont membres de l'IATA ou dans le territoire desquels des vols sont régulièrement effectués par des entreprises de transport aérien membres de l'IATA ou dont les agences et les courtiers en transport de voyageurs ou de marchandises sont reconnues par l'IATA appliqueront si possible le système tarifaire en vigueur pour ses membres et pour les organismes de ventes reconnus par elle.

ARTICLE 13

1. Les entreprises de transport aérien des deux Parties Contractantes peuvent, tout en respectant les règles légales existantes en la matière dans le territoire des Parties Contractantes, vendre direc-

wettelijke regelingen, luchtvervoersdiensten op hun beider grondgebieden verkopen, hetzij rechtstreeks, hetzij via agentschapsvoering.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent de aangevozen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven, verworven door deze luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

De goedkeuring tot deze overmaking zal worden verleend binnen zestig (60) dagen na de aanvraag tegen de officiële wisselkoers van de dag van de aanvraag, indien deze bestaat, of anderszins tegen een koers gelijk aan die gehanteerd bij het verwerven van de inkomsten.

Deze overmaking omvat mede de inkomsten uit de verkopen, hetzij rechtstreeks, hetzij via agentschapsvoering van luchtvervoersdiensten verworven alsmede de normale commerciële interesten die deze inkomsten hebben opgebracht.

In geval de overmaking niet kan worden geëffectueerd binnen de hier gestelde termijn zal de Overeenkomstsluitende Partij met de betreffende luchtvaartmaatschappij terzake een nadere regeling treffen die rekening houdt met de gerechtvaardigde economische belangen van deze laatste.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid vrijstelling van belasting op de in dit artikel bedoelde opbrengsten die op haar grondgebied uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationale luchtdiensten door de aangevozen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden verkregen.

ARTIKEL 14

1. In een geest van nauwe samenwerking raadplegen de Luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar van tijd tot tijd teneinde de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en de Bijlage daarvan te verzekeren en plegen, wanneer nodig, overleg teneinde in wijziging daarvan te voorzien.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan om overleg verzoeken dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan plaatsvinden, en zal aanvragen binnen een periode van zestig (60) dagen, te rekenen vanaf de datum van ontvangst van het verzoek, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen een verlenging van voornoemde periode overeenkomen.

ARTIKEL 15

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst, met inbegrip van de Bijlage, te wijzigen kan zij met inachtneming van Artikel 14 van deze Overeenkomst, om overleg verzoeken.

Elke tussen Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen wijziging wordt voorlopig toegepast vanaf het ogenblik van de ondertekening, en wordt definitief van kracht bij bevestiging door uitwisseling van diplomatieke nota's.

ARTIKEL 16

Deze Overeenkomst en de Bijlage zullen middels diplomatieke notawisseling tussen de Overeenkomstsluitende Partijen gewijzigd worden teneinde deze aan te passen aan enig multilateraal Verdrag of Overeenkomst die voor hen bindend mocht worden.

tement ou par agence des services de transport aérien dans leurs territoires respectifs.

2. Chacune des Parties Contractantes accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées par ladite entreprise de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

L'approbation d'un tel transfert sera accordée endéans les soixante (60) jours à dater de la demande au taux de change officiel en vigueur le jour de la demande, pour autant qu'il soit disponible, ou à un taux équivalent à celui appliqué lors de la réalisation des recettes.

Ce transfert comprend aussi les recettes émanant de ventes de services de transport aérien soit directes soit par le biais d'agences ainsi que les intérêts commerciaux normaux générés par ces recettes.

Dans le cas où le transfert ne peut être effectué au cours du délai fixé ci-dessus, la Partie Contractante prendra avec l'entreprise de transport aérien concernée les dispositions nécessaires tout en tenant compte des intérêts économiques justifiés de cette dernière.

3. Chaque Partie Contractante accorde sur base de réciprocité l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus, cités dans le présent Article, que l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante tire de l'exploitation d'aéronefs en services aériens internationaux sur son territoire.

ARTICLE 14

1. Dans un esprit de collaboration étroite, les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent de temps à autre afin d'assurer l'exécution et l'application satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe et se concertent si nécessaire en vue d'y apporter les modifications qui s'imposent.

2. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations qui peuvent avoir lieu par voie de discussions ou par correspondance et qui commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande à moins que les Parties Contractantes n'aient convenu d'une prolongation du délai précité.

ARTICLE 15

Si l'une des Parties Contractantes estime nécessaire de modifier une des dispositions du présent Accord, y inclus de l'Annexe, elle peut en application de l'Article 14 du présent Accord demander des consultations.

Toute modification convenue entre les Parties Contractantes sera appliquée temporairement à partir du moment de la signature et entrera définitivement en vigueur par échange de notes diplomatiques.

ARTICLE 16

Le présent Accord et son Annexe seront modifiés par échange de note diplomatiques entre les Parties Contractantes afin de les adapter à toute Convention ou Accord multilatéral qui les liera.

ARTIKEL 17

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

2. a. 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 bepaalde persoon of instantie; het geschil kan ook op verzoek van een der Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een Scheidsgerecht van drie scheidsrechters, van wie elk der Overeenkomstsluitende Partijen er een aanwijst terwijl de derde door de twee aldus aangewezen scheidsrechters wordt benoemd.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om een scheidsrechterlijke beslissing in het geschil wordt verzocht, en de derde scheidsrechter wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd.

b. Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter aan te wijzen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak is benoemd, kan elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek richten tot de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsrechter of eventueel scheidsrechters te benoemen.

c. In dat geval dient de derde scheidsrechter onderdaan te zijn van een derde Staat en dient hij op te treden als President van het Scheidsgerecht.

3. Het Scheidsgerecht beslist bij meerderheid van stemmen en stelt zijn eigen reglement op. Zijn besluiten zijn bindend voor beide Overeenkomstsluitende Partijen. Het Scheidsgerecht beslist over de verdeling van de kosten en uitgaven die uit de arbitrageprocedure voortvloeien.

ARTIKEL 18

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd ter kennis gebracht van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

In dit geval loopt deze Overeenkomst af twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling tot beëindigen voor het verstrijken van deze periode in onderling overleg wordt ingetrokken. Bij gebreke van ontvangstbevestiging door de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 19

Deze Overeenkomst en elke wijziging daarvan, worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 20

Deze Overeenkomst treedt definitief in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar via diplomatieke kanalen hebben medegedeeld dat de daartoe geldende maatregelen, nodig voor de bekrachtiging van deze Overeenkomst, zijn voltooid.

ARTICLE 17

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'efforcent d'abord de le régler par voie de négociations.

2. a. 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; le différend peut aussi à la demande d'une des Parties être soumis à la décision d'un Tribunal arbitral composé de trois arbitres, dont chacune des Parties Contractantes en désigne un et dont le troisième est nommé par les deux arbitres ainsi désignés précédemment.

Chaque Partie Contractante nomme un arbitre endéans les soixante (60) jours à compter de la date où elle reçoit de l'autre Partie Contractante par voie diplomatique une notification par laquelle une décision arbitrale est demandée pour le différend. Le troisième arbitre est également désigné endéans le délai de soixante (60) jours qui suit.

b. Si l'une 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.

c. Dans ce cas, le troisième arbitre devra être un ressortissant d'un État tiers et il siègera en qualité de Président du Tribunal arbitral.

3. Le Tribunal arbitral décide à la majorité des voix et détermine son propre règlement. Ses décisions sont obligatoires pour les deux Parties Contractantes. Le Tribunal arbitral décide de la répartition des frais et dépenses inhérentes à la procédure d'arbitrage.

ARTICLE 18

Chaque Partie Contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord.

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois 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'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée être reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 19

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 20

Le présent Accord entrera définitivement en vigueur à la date à laquelle les Parties Contractantes se seront mutuellement notifiées par la voie diplomatique de l'accomplissement des formalités en vigueur en vue de la ratification du présent Accord.

GEDAAN te Brussel, op 14 december 1999, in twee originele exemplaren in de Nederlandse en Franse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk België :

Ambassadeur, Directeur-Generaal,

J. GRAULS,

Voor de Regering van de Republiek Suriname :

Zaakgelastigde,

C. R. SPIER.

FAIT à Bruxelles, le 14 décembre 1999, en deux exemplaires originaux en langues française et néerlandaise.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

Ambassadeur, Directeur général,

J. GRAULS,

Pour le Gouvernement de la République du Suriname :

Chargé d'affaires,

C. R. SPIER.

BIJLAGE

ROUTETABEL

1. Routes voor het Koninkrijk België

Punten van vertrek — <i>Points au départ</i>	Tusseliggende punten — <i>Points intermédiaires</i>	Punten in Suriname — <i>Points au Suriname</i>	Verder gelegen punten — <i>Points au-delà</i>
--	---	--	---

Punten in België. — *Points en Belgique.* Punten naar keuze — *Points au choix*

2. Routes voor de Republiek Suriname

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

Punten in Suriname. — *Points au Suriname.* Punten naar keuze — *Points au choix*

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.

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes pour le Royaume de Belgique

Punten in Suriname. — *Points au Suriname.* Punten naar keuze. — *Points au choix.*

2. Routes pour la République du Suriname

Punten in België. — *Points en Belgique.* Punten naar keuze. — *Points au choix.*

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.

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

Ontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Suriname inzake de instelling van luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden, tussenliggende en verder gelegen punten, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 14 december 1999.

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Suriname inzake de instelling van luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden, tussenliggende en verder gelegen punten, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 14 december 1999, zullen volkomen gevolg hebben.

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

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Suriname relatif à la mise en place de services aériens entre leurs territoires respectifs, des points intermédiaires et au-delà, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 14 décembre 1999.

Article 1

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

Art. 2

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Suriname relatif à la mise en place de services aériens entre leurs territoires respectifs, des points intermédiaires et au-delà, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 14 décembre 1999, sortiront leur plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
34.031/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 9 augustus 2002 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Suriname inzake de instelling van luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden, tussenliggende en verder gelegen punten, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 14 december 1999», heeft op 16 september 2002 het volgende advies gegeven:

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

1. In het opschrift en in artikel 2 schrijve men «gedaan te Brussel» en niet «ondertekend te Brussel», overeenkomstig de terminologie die in de Overeenkomst wordt gebruikt.

2. De afdeling wetgeving heeft er meermaals op gewezen dat verdragen worden gesloten tussen Staten en niet tussen regeringen en dat zulks duidelijk moet blijken uit de naamsvermelding van de verdragsluitende partijen.

De kamer was samengesteld uit:

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

De heren P. LIÉNARDY, J. JAUMOTTE, 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 de heer Y. CHAUFFOUREAUX, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse 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
34.031/4

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 9 août 2002, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Suriname relatif à la mise en place de services aériens entre leurs territoires respectifs, des points intermédiaires et au-delà, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 14 décembre 1999», a donné le 16 septembre 2002 l'avis suivant:

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

1. Dans l'intitulé et à l'article 2, il y a lieu d'écrire «faits à Bruxelles» et non «signés à Bruxelles», 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.

La chambre était composée de:

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

MM. P. LIÉNARDY, J. JAUMOTTE, 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 M. Y. CHAUFFOUREAUX, référendaire adjoint.

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

Le greffier,

C. GIGOT.

Le président,

M.-L. WILLOT-THOMAS.