

BELGISCHE SENAAAT

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 Tsjaad inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 31 januari 1990

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	4
Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Tsjaad inzake luchtvervoer, en met de bijlage, ondertekend te Brussel op 31 januari 1990	5
Voorontwerp van wet	19
Advies van de Raad van State	20

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 Tchad relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 31 janvier 1990

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 Tchad relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 31 janvier 1999	5
Avant-projet de loi	19
Avis du Conseil d'État	20

MEMORIE VAN TOELICHTING

Ondanks zijn symboolwaarde van ongebondenheid is het luchtruim staatkundig slechts in dezelfde mate 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 Tsjaad werd ondertekend te Brussel op 31 januari 1990.

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

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

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

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

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

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

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

Le présent accord avec le Tchad a été signé à Bruxelles le 31 janvier 1990.

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

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

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Tsjaad inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 31 januari 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 Tchad relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 31 janvier 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.

(VERTALING)

OVEREENKOMST

tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Tsjaad inzake luchtvervoer

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE,

enerzijds

en

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK TSJAAD,

anderzijds

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

VERLANGEND een overeenkomst te sluiten tot aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden en in de ruimst mogelijke mate elke vorm van nuttige samenwerking in de sector van het luchtvervoer te bevorderen,

GELEID door de wens de grootste mate van veiligheid en beveiliging wat het internationale luchtvervoer betreft te waarborgen,

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

ARTIKEL 1*Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en tenzij uit de inhoud anders blijkt hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a) onder «Verdrag» wordt verstaan het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld; deze term omvat mede alle krachtens artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijlagen en alle wijzigingen van de bijlagen of van het Verdrag, aangenomen krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, mits die bijlagen en wijzigingen voor beide Overeenkomstsluitende Partijen van kracht zijn geworden en door beide zijn bekrachtigd;

b) Onder «Overeenkomst» wordt verstaan deze Overeenkomst, haar Bijlage alsmede elke eventuele wijziging van de Overeenkomst of de Bijlage;

c) onder «luchtvaartautoriteiten» wordt, wat België betreft, verstaan het Ministerie van Verkeerswezen en, wat de Republiek Tsjaad betreft, het Ministerie van Vervoer en Burgerluchtvaart, of, in beide gevallen, iedere ander autoriteit of persoon die bevoegd is de functies te vervullen die thans door genoemde autoriteiten worden vervuld;

d) de termen «grondgebied», «luchtdienst», «internationale luchtdienst», «luchtvaartmaatschappij» en «landing anders dan voor verkeersdoeleinden» hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

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

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

(TRADUCTION)

ACCORD

entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Tchad relatif au transport aérien

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE,

d'une part

et

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU TCHAD,

d'autre part

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

DÉSIRANT conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, et de promouvoir dans la plus large mesure possible, toute forme de coopération utile dans le secteur des Transports aériens.

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

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1*Définitions*

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

a) le terme «Convention» désigne 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;

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

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

d) les termes «Territoire», «Service aérien», «Service aérien international», «Entreprise de transport aérien» et «Escale non commerciale» ont la signification qui leur est attribuée dans les articles 2 et 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) onder «tarieven» wordt verstaan de voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht te betalen prijzen en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor agentschapsdiensten en andere bijkomende diensten, doch met uitsluiting van de vergoeding en de voorwaarden betreffende het vervoer van post;

h) onder «verandering van vliegtuigtype onderweg» wordt verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zulk een wijze dat op een deel van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt;

i) de termen «gronduitrusting», «boordvoorraden» en «wisselstukken» hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b) om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c) om op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten, tijdens de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, van internationaal vervoerde passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

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

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor deze Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes; deze luchtvaartmaatschappij kan een organisatie voor gezamenlijke exploitatie zijn of een internationaal exploitatiebureau als bedoeld in de artikelen 77 en 79 van het Verdrag.

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een der Overeenkomstsluitende Partijen ingevolge artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, in overeenstemming met haar wetten en voorschriften, onverwijld aan de aldus aangewezen

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) le terme «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.

ARTICLE 2

Octroi de droits

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

- a) survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b) faire des escales non commerciales dans ledit territoire; et
- c) faire des escales dans ledit territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Rien dans le paragraphe 1 du présent article ne saurait être interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer, sur 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

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; cette entreprise peut être une organisation d'exploitation en commun ou un organisme international d'exploitation visés aux articles 77 et 79 de la Convention.

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 et règlements, accordent sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à

luchtvaartmaatschappij de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor de luchtvaartmaatschappij is aangewezen.

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

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 betreffende een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, in te trekken, op te schorten of hieraan tijdelijk of blijvend voorwaarden te verbinden:

a) indien een zodanige luchtvaartmaatschappij, met betrekking tot de exploitatie van internationale luchtdiensten, niet kan aantonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden gesteld in de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;

b) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de diensten te exploiteren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst opgenomen voorwaarde;

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

d) indien niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen. Deze bepaling geldt niet voor gezamenlijke ondernemingen als bedoeld in de tweede zinsnede van artikel 3.

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 ten einde 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 de voor een internationale luchtdienst gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd 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 van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, vertrek, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, deviezen, sanitaire formaliteiten en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende partij en door of vanwege haar bemanningen en passagiers, alsook met betrekking tot vracht en

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.

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 et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation du service aérien international;

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

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

d) si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants. Cette disposition ne s'applique pas aux entreprises communes visées à l'article 3 alinéa 2.

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

ARTICLE 6

Application des lois et règlements

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

2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, 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

post te worden nageleefd bij de doorreis over, het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

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

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag, bij de toepassing van haar in de eerste twee leden van dit artikel bedoelde voorschriften of bij het gebruik van de onder haar toezicht staande luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen, haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale diensten uitvoert.

ARTIKEL 7

Bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door de ene Overeenkomstsluitende Partij en die nog van kracht zijn, worden door de andere 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 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 bedoelde bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard volgens andere dan de in het Verdrag vastgestelde normen, en indien deze afwijking ter kennis is gebracht van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst, ten einde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende normen voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen opnieuw dat hun verplichting om in hun onderlinge betrekkingen de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke handelingen een integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of elke andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van de passagiers, de bemanningen, de luchtvaartuigen, de luchthavens en de voorzieningen en diensten voor de luchtvaart, alsook elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart, te voorkomen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het op 14 september 1963 te Tokio ondertekende Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, het

l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

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

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera 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 Contractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

ARTICLE 7

Certificats, brevets et licences

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

Chaque Partie Contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de 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 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.

ARTICLE 8

Sûreté de l'aviation

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

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

3. Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite

op 16 december 1970 te 's Gravenhage ondertekende Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en het op 23 september 1971 te Montreal ondertekende Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart.

4. In hun onderlinge betrekkingen handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en opgenomen in de bijlagen bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, voor zover deze bepalingen toepasselijk zijn op de Partijen; zij zullen erop staan dat de exploitanten van de bij hen geregistreerde luchtvaartuigen, of de exploitanten die hun hoofdzetel of hun vaste verblijfplaats op hun grondgebied hebben, alsook de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor de binnenkomst op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers en bemanningen, handbagage en vracht te controleren vóór het inschepen of inladen. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt snel en welwillend elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers ten einde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

6. Wanneer zich een geval voordoet van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en voorzieningen en diensten voor de luchtvaart, dan wel wanneer het gevaar daarvoor aanwezig is, staan de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bij door het berichtenverkeer te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen, bestemd om een dergelijk voorval of zulk gevaar snel en veilig te beëindigen.

7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij zich niet houdt aan de bepalingen van dit artikel met betrekking tot de beveiliging van de luchtvaart, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien binnen dertig (30) dagen geen bevredigend akkoord kan worden bereikt, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Gebruiksvergoedingen

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

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappij die van de diensten en voorzieningen gebruik maakt; 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 ten einde de gebruikers in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

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

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. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'article 5 du présent Accord.

ARTICLE 9

Droits d'utilisation

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

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

ARTIKEL 10

Douane en accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van alle invoerbepalingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en heffingen op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische voorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, gebruikelijke uitrustingsstukken van het luchtvaartuig, gronduitrusting, proviand (daaronder begrepen sterke drank, tabak en andere producten bestemd om in beperkte hoeveelheden tijdens de vlucht aan de passagiers te worden verkocht) en andere artikelen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, die de overeengekomen diensten exploiteert, alsmede voorraden vervoersbewijzen, luchtvrachtbrieven, alle gedrukt materiaal waarop het embleem van de maatschappij is gedrukt, alsook het gebruikelijke reclamemateriaal, dat gratis door die aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt verspreid.

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

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

b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

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

3. De gewone uitrustingsstukken van luchtvaartuigen, de gronduitrusting alsmede de goederen en voorraden die gewoonlijk aan boord worden gehouden van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met de toestemming van de douane-autoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van gezegde autoriteiten worden geplaatst tot ze weer worden uitgevoerd of tot er, met inachtneming van de douanevoorschriften, op andere wijze over is beschikt.

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

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

ARTIKEL 11

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke en gelijke wijze in

ARTICLE 10

Droits de douane et d'accises

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

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

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

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

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

3. L'équipement normal des aéronefs et l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes, ne peuvent être débarqués 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.

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

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

ARTICLE 11

Capacité

1. Les entreprises de transport aérien des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans

de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden te exploiteren op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde routes of op delen daarvan onderhoudt, hierdoor niet op onredelijke wijze worden getroffen.

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 van het publiek op de omschreven routes en hebben als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoefte 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 dat vervoer zijn.

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

- a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met de andere vervoersdiensten, ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten uit die gebied; en
- c) de vereisten van lange-afstandsdiensten.

5. De exploitatieprogramma's van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, met onder meer het type luchtvaartuig, de aard van het transport, de frekwentie van de diensten en de dienstregeling, moeten uiterlijk een maand voor het aanvangen van de exploitatie ter goedkeuring worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

Eventuele latere wijzigingen moeten eveneens tijdig worden gemeld aan die autoriteiten.

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

ARTIKEL 12

Verandering van capaciteit

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

- a) zulks met het oog op een economische exploitatie verantwoord is;
- b) het luchtvaartuig, gebruikt op het gedeelte van de route dat het verst verwijderd is van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, slechts geëxploiteerd wordt in aansluiting op het luchtvaartuig dat wordt gebruikt op het dichtstbij gelegen gedeelte en dat zulks in de dienstregeling tot uiting komt; het eerstbedoelde luchtvaartuig komt naar het punt waar de verandering van lucht-

l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

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

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante 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 l'entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée :

- a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) aux exigences du trafic de la région 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 programmes d'exploitation des entreprises désignées comportant notamment les types d'aéronefs, la nature de transport, les fréquences des services et les horaires des vols, devront être soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au plus tard un mois avant le début de l'exploitation.

Toute modification éventuelle ultérieure devra être aussi signalée dans un délai raisonnable auxdites autorités.

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

ARTICLE 12

Rupture de charge

L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes peut effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux conditions suivantes :

- a) la substitution est justifiée pour des raisons de rentabilité;
- b) l'aéronef assurant le service sur la section la plus éloignée du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien assurera le service uniquement en correspondance avec l'aéronef desservant la section la plus proche et son horaire sera établi en conséquence; le premier arrivera au point de substitution pour prendre à bord du trafic transbordé du deuxième ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce

vaartuig plaatsvindt met het doel vracht, post of passagiers op te nemen van, dan wel aan te voeren voor het laatstbedoelde luchtvaartuig, en de capaciteit ervan wordt in de allereerste plaats bepaald met het oog op dit doel;

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

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

ARTIKEL 13

Tarieven

1. 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, waar zulks passend wordt geacht, de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk dezelfde route bedienen.

2. De tarieven worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen. Een zodanige overeenstemming dient indien mogelijk te worden bereikt door middel van het internationaal systeem voor tariefcoördinatie van de Internationale Luchtvervoersvereniging.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij is enkel tegenover de eigen luchtvaartautoriteiten verantwoording verschuldigd voor de gewettigheid en de redelijkheid van de aldus overeengekomen tarieven.

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

Indien binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van een 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 het tijdvak voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat het tijdvak voor de kennisgeving van bezwaar korter zal zijn dan dertig (30) dagen.

4. Indien een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van dit artikel, of indien overeenkomstig het derde lid van dit artikel kennisgeving is gedaan van bezwaar, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst en trachten zij het tarief in onderlinge overeenkomst vast te stellen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel, of over de vaststelling van

dernier, et la capacité sera déterminée en tenant principalement compte de ce but;

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

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

ARTICLE 13

Tarifs

1. Les 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.

2. Les tarifs seront établis, si possible, d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes. On se servira à cette fin, lorsque cela est possible, du mécanisme de coordination des tarifs de l'Association du transport aérien international.

Chaque entreprise de transport aérien désignée ne doit rendre compte qu'aux autorités aéronautiques dont elle relève du caractère justifiable et raisonnable des tarifs ainsi convenus.

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

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

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 tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou 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 conformé-

een tarief volgens het vierde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 18 van deze Overeenkomst.

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

Indien binnen negentig (90) dagen na ontvangst van een kennisgeving van bezwaar geen nieuw tarief kan worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede en derde lid van dit artikel, 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 het bepaalde in het vierde lid van artikel 18 van deze Overeenkomst wordt een tarief niet van kracht, indien de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen hiertegen bezwaar hebben.

9. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de toegepaste en aangerekende tarieven overeenstemmen met de door hen goedgekeurde tarieven en dat daarop geen kortingen worden toegestaan.

10. Onverminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de secties van de overeengekomen diensten waar zij rechten van de vijfde vrijheid uitoefenen, hetzelfde tarief bieden als de luchtvaartmaatschappijen die krachtens de derde en de vierde vrijheid diensten onderhouden op die secties.

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

ARTIKEL 14

Personeel

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij toegestaan, op basis van wederkerigheid, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vertegenwoordigers alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden in dienst te hebben, zoals vereist voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar goeddunken van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voldaan met eigen personeel of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar bedrijf uitoefent en gemachtigd is op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij zodanige diensten te verrichten.

3. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de wetten en voorschriften die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van kracht zijn. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij op basis van wederkerigheid en binnen de

ment 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 conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliquent.

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

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

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

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

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

ARTICLE 14

Personnel

1. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes est autorisée, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant 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

kortst mogelijke tijd de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.

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

ARTIKEL 15

Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks luchtvervoer te verkopen of naar goedgevonden zulks te doen via vertegenwoordigers.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zodanig vervoer te verkopen tegen betaling in de valuta van dat grondgebied of in vrij inwisselbare valuta's van enig ander land.

Het staat eenieder vrij zodanig vervoer te kopen in door die luchtvaartmaatschappij voor de verkoop aanvaarde valuta's.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de netto-inkomsten welke deze aangewezen luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij heeft verkregen, vrijelijk over te maken. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij afwezigheid van officiële wisselkoersen, tegen de gangbare marktkoersen voor lopende betalingen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indient. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten over zodanige transacties geheven.

3. De inkomsten of baten die de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij heeft verkregen uit de exploitatie van luchtvervoerdiensten worden op basis van wederkerigheid door laatstbedoelde Partij vrijgesteld van inkomstenbelasting en van elke andere belasting op de omzet of het kapitaal.

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

ARTIKEL 16

Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit over de nog van kracht zijnde vergunningen, verleend aan hun onderscheiden aangewezen luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van diensten vanuit, door of naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tevens wisselen zij afschriften uit van de nog van kracht zijnde bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes alsook van de wijzigingen, vrijstellingen en goedgekeurde dienstregelingen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij zo lang vooraf als mogelijk

documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

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

ARTICLE 15

Ventes et recettes

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien 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 à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par ladite entreprise 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 l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que ladite entreprise tire, 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.

ARTICLE 16

Échange d'information

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

2. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronauti-

is de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij afschriften bezorgt van de tarieven, dienstregelingen en wijzigingen daarvan, alsook alle relevante informatie inzake de exploitatie van de overeengekomen diensten, inclusief gegevens over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route en alle andere inlichtingen waardoor ten genoegoe van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden aangetoond dat de bepalingen van deze Overeenkomst behoorlijk worden nageleefd.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij in het bezit stelt van statistieken over het verkeersvolume op de overeengekomen diensten, met opgave van de punten van in- en ontscheping.

ARTIKEL 16bis

Samenwerking

Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot bevordering van de samenwerking op het gebied van de veiligheid of op andere met het luchtvervoer verband houdende gebieden in welwillende overweging.

ARTIKEL 17

Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren in alle aangelegenheden betreffende de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlage.

2. Zulk overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van een desbetreffend verzoek, tenzij anderszins door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen.

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 te regelen door onderling overleg.

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

3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt: elke Overeenkomstsluitende Partij wijst een scheidsman aan binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een verzoek heeft ontvangen om het geschil aan een scheidsgerecht voor te leggen. Deze twee scheidsmannen wijzen in onderling overleg een derde scheidsman aan binnen het daarop aansluitende tijdvak van zestig (60) dagen. De derde scheidsman moet een onderdaan zijn van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de

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

3. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

ARTICLE 16bis

Coopération

Chaque Partie Contractante examinera avec bienveillance toute demande de l'autre Partie Contractante en vue de promouvoir la coopération dans le domaine de la sûreté et dans les autres domaines ressortissant du transport aérien.

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

Règlement des différends

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

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

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit: chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas

derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen.

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

Als een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft bij het naleven van zulke beslissing, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende Partij grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten voor het scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

ARTIKEL 19

Wijzigingen

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

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

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

ARTIKEL 20

Beëindiging

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

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van beëindiging in onderling overleg vóór het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, 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 daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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 également 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 du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

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

ARTICLE 20

Dénonciation

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

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

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

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

ARTICLE 21

Enregistrement

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

ARTIKEL 22

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en treedt in werking na bekrachtiging door beide Overeenkomstsluitende Partijen.

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

Gedaan te Brussel, op 31 januari 1990, in twee exemplaren in de Franse taal.

Voor de Regering van het Koninkrijk België :

Minister van Buitenlandse Zaken,

M. EYSKENS.

Voor de Regering van de Republiek Tsjaad :

Ambassadeur,

A. LAMANA.

ARTICLE 22

Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès sa signature et entrera en vigueur après ratification par les deux Parties Contractantes.

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

Fait à Bruxelles le 31 janvier 1990, en double exemplaires, en langue française.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

Ministre des Affaires Étrangères,

M. EYSKENS.

Pour le Gouvernement de la République du Tchad :

Ambassadeur,

A. LAMANA.

BIJLAGE

ROUTETABEL

1. Routes van Tsjaad

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 Tsjaad. — <i>Points au Tchad.</i>	Drie (3) nog te kiezen punten met rechten van de 5e vrijheid — <i>Trois (3) points en 5^e liberté à choisir ultérieurement</i>	Punten in België. — <i>Points en Belgique.</i>	Drie (3) nog te kiezen punten met rechten van de 5e vrijheid — <i>Trois (3) points en 5^e liberté à choisir ultérieurement</i>

2. Routes voor Het Koninkrijk België

Punten van vertrek — <i>Points au départ</i>	Tusseliggende punten — <i>Points intermédiaires</i>	Punten in Tsjaad — <i>Points au Tchad</i>	Verder gelegen punten — <i>Points au-delà</i>
Punten in België. — <i>Points en Belgique.</i>	Drie (3) nog te kiezen punten met rechten van de 5e vrijheid — <i>Trois (3) points en 5^e liberté à choisir ultérieurement</i>	Punten in Tsjaad. — <i>Points au Tchad.</i>	Drie (3) nog te kiezen punten met rechten van de 5e vrijheid — <i>Trois (3) points en 5^e liberté à choisir ultérieurement.</i>

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen op elke vlucht op de omschreven routes één of meer punten niet of in een andere volgorde aandoen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land waarvan zij de nationaliteit hebben.

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.

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes du Tchad**2. Routes de la Belgique**

**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 Tsjaad inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 31 januari 1990

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 Tsjaad inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 31 januari 1990, 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 Tchad relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 31 janvier 1990

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 Tchad relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 31 janvier 1990, sortiront leur plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
34.038/4

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 Tsjaad inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 31 januari 1990», 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
34.038/4

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 Tchad relatif au transport aérien et, à l'Annexe, signés à Bruxelles le 31 janvier 1990», 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 apparaître 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.