

**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 Jemen inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 3 februari 2000**

---

**INHOUD**

	Blz.
Memorie van toelichting . . . . .	2
Wetsontwerp . . . . .	4
Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Jemen inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 3 februari 2000 . . . . .	5
Voorontwerp van wet . . . . .	24
Advies van de Raad van State . . . . .	25

**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 Yemen relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 3 février 2000**

---

**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 Yemen relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 3 février 2000 . . . . .	5
Avant-projet de loi . . . . .	24
Avis du Conseil d'État . . . . .	25

## 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 Jemen werd ondertekend te Brussel op 3 februari 2000.

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 Yemen a été signé à Bruxelles le 3 février 2000.

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 Jemen inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 3 februari 2000, 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<sup>er</sup>

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 Yémen relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 3 février 2000, 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 Jemen inzake luchtvervoer

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

EN

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK JEMEN

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

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

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

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

## ARTIKEL 1

*Begripsomschrijvingen*

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

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

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

c) de uitdrukking «luchtvaartautoriteiten» betekent voor België het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en voor de Republiek Jemen, de Autoriteit voor Burgerluchtvaart en Meteorologie of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;

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

## ACCORD

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

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU YEMEN

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

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

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

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1<sup>er</sup>*Définitions*

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

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

b) le terme «Accord» signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification apportée audit accord ou à ladite annexe;

c) le terme «Autorités aéronautiques» signifie dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications et de l'Infrastructure et, dans le cas de la République du Yémen, l'Autorité de l'Aviation civile et de la Météorologie 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 respectivement la signification qui leur est attribuée dans les articles 2 et 96 de la Convention;

## AGREEMENT

between the Government of the Republic of Yemen and the Government of the Kingdom of Belgium on air transport

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF YEMEN

AND

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

BEING parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

## ARTICLE 1

*Definitions*

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

a) the term «Convention» means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;

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

c) the term «aeronautical authorities» means: in the case of Belgium, The Ministry of Communications and Infrastructure and, in the case of the Republic of Yemen, the Civil Aviation & Meteorology Authority or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

d) the terms «Territory», «Air Service», «International Air Service», «Airline» and «Stop for non-traffic purposes» have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

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

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

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

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

i) de uitdrukkingen «boordrustingsstukken», «grondtrusting», «boordproviand», «reserveonderdelen» hebben de betekenis die onderscheidenlijk daaraan is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.

## ARTIKEL 2

### *Verlening van rechten*

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

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

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

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

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

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 de passagers, de marchandises et de courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;

g) le terme «Tarifs» signifie les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de 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 pour le transport du courrier;

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

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

## ARTICLE 2

### *Octroi de droits*

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

a) survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;

b) faire des escales non commerciales dans son territoire;

c) faire des escales dans son territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante.

2. Rien dans le paragraphe 1<sup>er</sup> 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.

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

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

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

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

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

## ARTICLE 2

### *Grant of Rights*

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

a) to fly without landing across its territory;

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

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

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

## ARTIKEL 3

*Aanwijzing voor het exploiteren van diensten*

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

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

## ARTIKEL 4

*Vergunning voor het exploiteren van diensten*

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

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

## ARTIKEL 5

*Intrekking of schorsing van de exploitatievergunning*

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

a) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft te hunnen genoegen aan te tonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en

## ARTICLE 3

*Désignation pour l'exploitation des services*

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

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

## ARTICLE 4

*Autorisation d'exploitation des services*

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

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

## 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, l'autorisation visée 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

## ARTICLE 3

*Designation to operate services*

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

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

## ARTICLE 4

*Authorisation to operate services*

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

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

## ARTICLE 5

*Revocation or suspension of operating authorisation*

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

a) in the event of failure by such airline to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably

voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;

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

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 aanzienlijk deel van de eigendom en het daadwerkelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen.

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

#### ARTIKEL 6

##### *Toepassing van wetten en voorschriften*

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aanwezige luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen genoemd grondgebied.

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

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

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.

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<sup>er</sup> 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 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.

applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;

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

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

d) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

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

#### ARTICLE 6

##### *Application of laws and regulations*

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

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

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



Deze bepaling is niet toepasselijk indien de passagier op doorreis is naar een bestemming in een Staat, Partij bij de Conventie ter uitvoering van het Schengen Akkoord van 14 juni 1985.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

#### ARTIKEL 7

##### *Bewijzen, vergunningen en veiligheid*

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

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

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen of vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn.

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

3.1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake veiligheidsnormen aangenomen door de andere Overeenkomstsluitende Partij op alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan. Dit overleg heeft plaats binnen 30 dagen na dat verzoek.

Cette disposition ne sera pas d'application lorsque le passager est en transit vers une destination sise dans un État, Partie à la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985.

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements visés aux paragraphes 1<sup>er</sup> 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, et sécurité*

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

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

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1<sup>er</sup> 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.

3.1. Chaque Partie Contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité dans tous les domaines se rapportant 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.

This provision shall not apply if the passenger is in transit to a destination situated in a State, Party to the Convention in pursuance of the Schengen Agreement of 14 June 1985.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

#### ARTICLE 7

##### *Certificates, licences and safety*

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

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

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

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

3.1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

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

3.3. 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.

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

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

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

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,

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

3.3. Nonobstant les obligations visées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par l'entreprise de transport aérien, ou en vertu d'un arrangement de location, pour le compte de la ou des compagnies aériennes d'une des Parties Contractantes, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie Contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans le présent 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.

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

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

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

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

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

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

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall,

for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the mi-

of de voorwaarden waaronder het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan noch hoger liggen dan de volgens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen.

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

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

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

#### ARTIKEL 8

##### *Beveiliging van de luchtvaart*

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van dit Akkoord.

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

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

supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago.

3.5. 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 3.3 ci-dessus est refusé par un représentant de la ou des compagnies aériennes, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 3.4 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.

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

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

#### ARTICLE 8

##### *Sûreté de l'aviation*

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

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

3. Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la

nimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

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

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

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

#### ARTICLE 8

##### *Aviation Security*

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the

luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, en elke andere multilaterale overeenkomst met betrekking tot de veiligheid van de burgerluchtvaart en die bindend is voor de overeenkomstsluitende Partijen.

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

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor de binnenkomst op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

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

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

répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation et qui lie les Parties Contractantes.

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

5. Chaque Partie Contractante s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

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 une 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.

Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.

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

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

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

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

## ARTIKEL 9

*Vergoedingen ten laste van de gebruikers*

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

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij streeft ernaar dat, waar mogelijk via de representatieve organisaties van de luchtvaartmaatschappijen, overleg zou plaatsvinden tussen haar bevoegde autoriteiten die de vergoedingen opleggen en de aangewezen luchtvaartmaatschappij die van de voorzieningen en diensten gebruik maakt. Voorstellen tot wijziging van de vergoedingen ten laste van de gebruikers zouden tijdig moeten worden bekend gemaakt om laatstgenoemden in staat te stellen hun zienswijze te uiten alvorens een wijziging ingaat.

## ARTIKEL 10

*Douane en accijnzen*

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op vliegtuigen, brandstof, smeeroïlen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, proviand en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die de overeengekomen diensten exploiteert, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid.

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

## 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.

## 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 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<sup>er</sup> 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:

## ARTICLE 9

*User charges*

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

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

## ARTICLE 10

*Customs and Excise*

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

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

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

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

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

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

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

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

#### ARTIKEL 11

##### *Capacité*

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

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de aangewezen luchtvaart-

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<sup>er</sup> du présent article.

#### ARTICLE 11

##### *Capacité*

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

2. Dans l'exploitation des services convenus, 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

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

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

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

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

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

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

#### ARTICLE 11

##### *Capacity*

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

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the

maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, ten einde de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde route of op een deel daarvan onderhoudt, niet op onrechtmatige wijze te treffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoefte op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen.

4. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen, uiterlijk 30 dagen vóór de aanvang van een overeengekomen dienst, hun vluchtprogramma's ter goedkeuring voorleggen aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Deze programma's bevatten o.m. de bepaling van de aard van de dienst, de te gebruiken luchtvaartuigen, de frequenties, de dienstregelingen.

Dit geldt evenzo voor latere wijzigingen.

In bijzondere gevallen mag, mits toestemming van de betrokken autoriteiten, deze tijdslimiet ingekort worden.

#### ARTIKEL 12

##### *Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes*

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

b) het luchtvaartuig gebruikt op het gedeelte van de route dat verder verwijderd is van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, slechts geëxploiteerd wordt in aansluiting op het luchtvaartuig gebruikt op het dichterbij gelegen gedeelte en dat dit in de dienstregeling tot uiting komt;

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

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 les territoires des Parties Contractantes.

4. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols.

Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure.

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

#### ARTICLE 12

##### *Rupture de charge et partage de codes*

1. 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 transféré du deuxième ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce dernier, et la capacité sera déterminée en tenant principalement compte de ce but;

services which the latter provides on the whole or part of the same route.

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

4. The designated airlines shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include i.a. the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules.

This shall likewise apply to later changes.

In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

#### ARTICLE 12

##### *Change of gauge and code-share*

1. The designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge in the territory of the other Contracting Party on the following conditions:

a) that the substitution is justified by reasons of economy of operation;

b) that the aircraft operating on the sector more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline shall operate only in connection with the aircraft on the nearer sector and shall be scheduled so to do;

the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from or to be transferred into the latter, and the capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

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 dit toestaat;

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

2. Onverminderd de bepalingen van lid 1 van dit Artikel, mag elke aangewezen luchtvaartmaatschappij bij het uitvoeren van de overeengekomen diensten zoals omschreven in de Bijlage, regelingen afsluiten met betrekking tot gedeelde vluchtcodes met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit, voor zover deze luchtvaartmaatschappij de nodige route- en verkeersrechten heeft.

#### ARTIKEL 13

##### *Tarieven*

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zo mogelijk na onderling overleg, op een der in de Bijlage omschreven routes een tarief vaststelt.

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

3. De tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd en dienen in hun bezit te zijn tenminste vijftienveertig (45) dagen vóór de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van die termijn aanvaarden.

Indien binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen kennisgeving hebben gedaan van hun bezwaar, wordt een zodanig tarief

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.

2. Nonobstant les stipulations reprises au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en opérant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe, conclure des arrangements de partages de codes avec une entreprise de transport aérien quelle que soit sa nationalité, pour autant que cette entreprise de transport aérien détienne les droits de route et de trafic nécessaires.

#### ARTICLE 13

##### *Tarifs*

1. Les Parties Contractantes admettront qu'un tarif sur une des routes spécifiées dans l'Annexe sera établi par une des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces entreprises de transport aérien.

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

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

c) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of aircraft is made, unless otherwise permitted by the Annex to this Agreement;

d) that in connection with any one aircraft flight into the territory of the other Contracting Party in which the change of aircraft is made, only one flight may be made out of that territory unless authorised by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to operate more than one flight.

2. Notwithstanding the proviso in paragraph 1 of this article, in operating the agreed air services on the routes specified in the Annex, each designated airline may enter into code-share arrangements with an airline of any nationality provided the latter airline holds the appropriate route and traffic rights.

#### ARTICLE 13

##### *Tariffs*

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines.

2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines over all or part of the same route.

3. The tariffs shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

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



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 de termijn voor de kennisgeving van bezwaar korter zal zijn dan dertig (30) dagen.

4. Indien overeenkomstig het derde lid van dit artikel kennisgeving van bezwaar is gedaan, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst en trachten zij het tarief in 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 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, vinden de in de leden vier en vijf van dit artikel omschreven procedures toepassing.

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

8. Behoudens op grond van het bepaalde in het vierde lid van artikel 18 van deze 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 in rekening gebrachte en geïnde tarieven overeenkomen met de door hen goedgekeurde tarieven en dat daarop geen kortingen worden gegeven.

#### ARTIKEL 14

##### *Personeel*

1. Op basis van wederkerigheid mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeen-

en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

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

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

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

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

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

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

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

#### 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

shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

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

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

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

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

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

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

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 4 of article 18 of this Agreement.

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

#### ARTICLE 14

##### *Staff requirements*

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party its repre-

komstsluitende Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overgenomen diensten.

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

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

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

#### ARTIKEL 15

##### *Verkoop en inkomsten*

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

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoer te verkopen tegen betaling in een munt conforme de wetgeving van dat grondgebied.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij op haar grondgebied. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de luchtvaartmaatschappij aangewezen door

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 quelle que soit la nationalité acceptée par les Parties Contractantes ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

3. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1<sup>er</sup> 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 une monnaie conforme à la législation de ce territoire.

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 l'entreprise de transport aérien désignée 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

representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

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

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

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

#### ARTICLE 15

##### *Sales and revenues*

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

Each designated airline shall have the right to sell transportation in a currency, according to the law of that territory.

2. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airline designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any

de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indient. Daarbij worden geen andere lasten geheven dan de normale kosten die banken voor dergelijke transacties aanrekenen.

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

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

#### ARTIKEL 16

##### *Uitwisseling van informatie*

1. De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectieve, aangewezen luchtvaartmaatschappij om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van kopieën van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij, zoveel van tevoren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kopieën verschafft van tarieven, dienstregelingen, inbegrepen iedere wijziging eraan, en alle andere relevante informatie betreffende de exploitatie van de overeengekomen diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan geëist worden om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgt betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in- en ontschepping.

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 internationaux de transport 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

##### *Echange d'information*

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leur entreprise de transport aérien désignée respective 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 aéronautiques de l'autre Partie Contractante aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, horaires, 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.

charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

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

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

#### ARTICLE 16

##### *Exchange of information*

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorisations extended to their respective designated airline to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

3. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation.

## ARTIKEL 17

*Overleg*

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

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

## ARTIKEL 18

*Regeling van geschillen*

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

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

3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt:

Elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diplomatieke weg, van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen.

De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar het zal zitting hebben.

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

## 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 et le respect des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Sauf entente contraire entre les deux Parties Contractantes, ces consultations commenceront endéans les 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 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.

## ARTICLE 17

*Consultations*

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

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

## ARTICLE 18

*Settlement of disputes*

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

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

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:

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

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

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

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

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

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

#### ARTIKEL 19

##### *Wijzigingen*

1. Indien 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 bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.

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

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

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

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

#### ARTIKEL 20

##### *Opzegging*

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

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de medede-

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent article.

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

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

#### ARTICLE 19

##### *Modifications*

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

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

Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> 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.

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

#### ARTICLE 20

##### *Dénonciation*

1. Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie 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

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

#### ARTICLE 19

##### *Modifications*

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

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

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

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

4. The Contracting Parties agree that the Route Schedule in the Annex can be modified after agreement between the Aeronautical Authorities through an administrative arrangement.

#### ARTICLE 20

##### *Termination*

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by

ling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken.

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

## ARTIKEL 21

*Registratie*

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

## ARTIKEL 22

*Inwerkingtreding*

Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg bevestigen dat de grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst volbracht zijn.

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

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

GEDAAN te Brussel, op 3 februari 2000, in twee exemplaren in de Nederlandse, Franse, Engelse en Arabische taal.

In geval van betwisting heeft de Engelse versie voorrang.

**Voor de Regering van het Koninkrijk België**

*Staatssecretaris voor Buitenlandse Handel*

P. CHEVALIER.

**Voor de Regering van de Republiek Jemen**

*Minister van het Plan*

A. M. SOUFANE.

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.

## ARTICLE 22

*Entrée en vigueur*

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

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

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

Fait en double exemplaire à Bruxelles, le 3 février 2000, en langues française, néerlandaise, anglaise et arabe.

En cas de différend, la version anglaise prévaut.

**Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique,**

*Secrétaire d'État au Commerce extérieur,*

P. CHEVALIER.

**Pour le Gouvernement de la République du Yémen,**

*Ministre du Plan*

A. M. SOUFANE.

the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

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

## ARTICLE 21

*Registration*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

## ARTICLE 22

*Entry into force*

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

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at Brussels, on this 3rd day of February 2000, in the English, Dutch, French and Arabic languages.

In case of dispute, the English version will prevail.

**For the Government of the Kingdom of Belgium:**

*State Secretary of Foreign Trade*

P. CHEVALIER.

**For the Government of the Republic of Yemen:**

*Minister of Plan*

A. M. SOUFANE.

**BIJLAGE****ANNEXE****ANNEX**

## ROUTETABEL

## TABLEAU DES ROUTES

## SCHEDULE OF ROUTES

**1. Routes van het Koninkrijk België****1. Routes du Royaume de Belgique****1. Routes of the Kingdom of Belgium**

Punten van vertrek — <i>Points au départ</i> — <i>Points of departure</i>	Tussenliggende punten — <i>Points intermédiaires</i> — <i>Intermediate points</i>	Punten in Jemen — <i>Points au Yemen</i> — <i>Points in Yemen</i>	Verder gelegen punten — <i>Points au-delà</i> — <i>Points beyond</i>
---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------

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

Punten naar keuze. — *Points au choix.* — *Any.*

Sana'a. — *Sana'a.* — *Sana'a.*

Punten naar keuze. — *Points au choix.* — *Any.*

**2. Routes van de Republiek Jemen****2. Routes de la République du Yémen****2. Routes of the Kingdom of Yemen**

Punten van vertrek — <i>Points au départ</i> — <i>Points of departure</i>	Tussenliggende punten — <i>Points intermédiaires</i> — <i>Intermediate points</i>	Punten in België — <i>Points en Belgique</i> — <i>Points in Belgium</i>	Verder gelegen punten — <i>Points au-delà</i> — <i>Points beyond</i>
---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------

Punten in Jemen. — *Points au Yemen.* — *Points in Yemen.*

Punten naar keuze. — *Points au choix.* — *Any.*

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

Punten naar keuze. — *Points au choix.* — *Any.*

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen op de overeengekomen routes, bij onverschillig welke vlucht, één of meer punten weglaten of ze in een andere volgorde bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land van hun nationaliteit.

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues et aussi les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Contracting Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.

**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 Jemen inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 3 februari 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 Jemen inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 3 februari 2000, 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 Yémen relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 3 février 2000**

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 Yémen relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 3 février 1990, sortiront leur plein et entier effet.



**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**

34.034/4

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 Jemen inzake luchtvervoer, en met de Bijlage, ondertekend te Brussel op 3 februari 2000», 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.

3. In het verdrag had de hoedanigheid moeten worden vermeld van beide personen die het hebben ondertekend.

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**

34.034/4

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 Yémen relatif au transport aérien et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 3 février 2000», 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.

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

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.