

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2000-2001

30 AUGUSTUS 2001

Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Russische Federatie, en met de bijlage, ondertekend te Brussel op 8 december 1993

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	5
Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Russische Federatie	6
Voorontwerp van wet	17
Advies van de Raad van State	18

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2000-2001

30 AOÛT 2001

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Fédération de Russie relatif au transport aérien, et à l'annexe, signés à Bruxelles le 8 décembre 1993

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	5
Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Fédération de Russie relatif au transport aérien	6
Avant-projet de loi	17
Avis du Conseil d'État	18

MEMORIE VAN TOELICHTING

Ondanks zijn symboolwaarde van ongebondenheid is het luchtruim staatkundig slechts in dezelfde mate als de zee vrij. In de territoriale nabijheid en boven het grondgebied van een Staat geldt diens recht van soevereiniteit, waarbij de vrije toegang slechts vanzelf spreekt voor de luchtvaartuigen van de eigen nationaliteit. Op deze algemene en principiële onvrijheid kunnen uitzonderingen gemaakt worden voor 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 inschepen, ontschepen 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 toepassingsfeer. Een doorbraak op dit terrein 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 aanduiding van de aangewezen vervoerders, de capaciteit van de ingezette vervoersmiddelen, de reismogelijkheden 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 één of meerdere specifiek aan te duiden luchtvaartmaatschappijen bedoeld.

Zulk bilateraal akkoord heeft niet tot gevolg de burger persoonlijk te binden en bezwaart de begroting van de Staat niet. Het vindt zijn plaats tussen het 100-tal akkoorden van dezelfde strekking die België

EXPOSÉ DES MOTIFS

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

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

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

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

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

Un accord bilatéral de ce type n'a pas pour effet de lier personnellement le citoyen et ne grève pas le budget de l'Etat. Il s'inscrit parmi les quelque cent accords que la Belgique a conclus en cette matière

met verschillende Staten heeft afgesloten en van tijd tot tijd, naargelang de noodwendigheden, herzielt of aanpast.

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.

De luchtvaartbetrekkingen met Rusland zijn tot de inwerkingtreding van dit nieuw luchtvaartakkoord dat op 8 december 1993 te Brussel werd ondertekend, geregeld door het bilateraal luchtvaartakkoord van 5 juni 19258, dat meermaals werd aangepast. Het was namelijk onontbeerlijk een juridische basis te verschaffen voor de exploitatie van de luchtroutes, waarbij Moskou niet alleen een bestemming is in eigen recht, maar tevens een doorvoerhaven naar het Verre Oosten.

Met name de transsiberische route naar Tokio bekort de reis met ettelijke uren, waar anders langs de noordpool of langs een zuidaziatische route moet worden gevolgen.

De voorliggende luchtvaartovereenkomst bevat oude en nieuwe elementen. Evenmin als de USSR is Rusland vooralsnog partij bij de Overeenkomst inzake de doortocht van internationale luchtdiensten, waardoor geen wederzijdse vrijheid voor overvluchten en landingen zonder uitoefening van commerciële rechten voorondersteld is.

Niet anders dan in het verleden blijven deze rechten en tussenlandingen afkoopbaar hetgeen voor een moderne staat vrijwel zonder voorgaande is. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat in het kader van internationale organisaties waaronder de Euro-

avec différents Etats, et qu'elle est parfois amenée à réviser ou à adapter suivant les nécessités.

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 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 influence d'actions promotionnelles émanant des Régions.

Les liaisons aériennes avec la Russie sont régies par l'accord aérien bilatéral du 5 juin 1958, accord adapté à maintes reprises, et ce jusqu'à l'entrée en vigueur du nouvel accord aérien, signé à Bruxelles le 8 décembre 1993, qui vous est soumis ici. Il était en effet devenu indispensable de mettre en place les bases juridiques qui permettraient l'exploitation de routes aériennes où Moskou ne serait pas seulement une destination en tant que telle, mais également un aéroport de transit vers l'Extrême Orient.

Ainsi, par exemple, la route transsibérienne vers Tokyo raccourcit le voyage de plusieurs heures par rapport à un vol qui devrait se faire via le pôle Nord ou une route passant par le Sud de l'Asie.

L'accord aérien présenté ici contient des éléments anciens et des éléments nouveaux. Pas plus que l'URSS, la Russie n'adhère actuellement à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, ce qui exclut, pour les deux Parties, les libertés de survol et d'atterrissage sans exercice de droits commerciaux.

Comme par le passé, ces droits et escales restent rachetables, situation pour ainsi dire sans précédent pour un Etat moderne. Ne nous étonnons donc pas qu'au sein d'organisations internationales, e. a. l'Union Européenne et la Commission Européenne de

pese Unie en de Europese commissie voor de Burgerluchtvaart geijverd wordt voor deze al te lang uitgebleven gelijkschakeling.

Positiever is de bevestiging en uitbreiding van de routes, waarbij ruim rekening wordt gehouden met de mogelijke exploitatie van verderliggende punten, weliswaar in een nog omschreven maar goed exploiteerbaar aantal vluchten. De internationale verbindingen tussen punten binnen de grenzen van de verdragsluitende partijen kunnen voortaan onderhouden worden door dagelijkse vluchten.

Dit luchtvaartakkoord is een betekenisvolle stap op weg naar een modernere en vrijer regeling van de luchtvaart. Het draagt bij tot de rationalisering van vluchten en ontsluiting van voordien niet bereikbare gebieden. Het biedt de basis waarop de nodige veiligheidswaarborgen van de verdragsluitende partijen kunnen geëist kunnen worden.

Tenslotte biedt het de aangewezen vervoerders een vooropgezet kader binnen hetwelk hun commerciële belangen kunnen worden verzoend met de belangen van de regeringen inzake openstelling van het lucht-ruim en de controle hierop.

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.

l'aviation civile, tout soit mis en œuvre pour réaliser cette harmonisation tant attendue.

Sur un plan plus positif, soulignons la confirmation et l'extension des routes, ainsi que, parallèlement, la prise en compte, dans une large mesure, de la possibilité d'exploiter des points situés au-delà, sur un nombre de vols certes non encore définis, mais bel et bien exploitables. Les liaisons internationales entre des points situés à l'intérieur des frontières des parties contractantes pourront dorénavant être assurées par des vols quotidiens.

Cet accord aérien est une étape importante vers un régime plus moderne et plus libre de la navigation aérienne. Il contribuera à rationaliser les vols et à ouvrir des régions du globe auparavant inaccessibles. Il constitue la base sur laquelle les garanties de sécurité nécessaires pourront être exigées de la part des parties contractantes.

Enfin, il offrira aux transporteurs désignés et aux gouvernements un cadre préétabli à l'intérieur duquel les impératifs d'exploitation commerciale des premiers pourront se concilier avec la politique d'ouverture et le contrôle des derniers.

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 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 inzake luchtvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Russische Federatie, en de bijlage, ondertekend te Brussel op 8 december 1993, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 24 augustus 2001.

ALBERT

Van Koningswege:

De minister van Buitenlandse Zaken,

L. MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Fédération de Russie relatif au transport aérien, et l'annexe, signés à Bruxelles le 8 décembre 1993, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 24 août 2001.

ALBERT

Par le Roi:

Le ministre des Affaires étrangères,

L. MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

OVEREENKOMST**inzakeluchtvervoertussendeRegeringvanhetKoninkrijkBelgië
en de Regering van de Russische Federatie**

De Regering van het Koninkrijk België

en

de Regering van de Russische Federatie,

hierna te noemen de «Overeenkomstsluitende Partijen»:

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

verlangend een Overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

ARTIKEL 1

1. Voor de toepassing van deze Overeenkomst hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a) «luchtvaartautoriteiten»: wat de Russische Federatie betreft, het Ministerie van Verkeer, vertegenwoordigd door het bestuur Luchtvervoer of elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans door het genoemde Ministerie wordt uitgeoefend en, wat het Koninkrijk België betreft, het Ministerie van Verkeer, of, elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans door het genoemde Ministerie wordt uitgeoefend;

b) «aangewezen luchtvaartmaatschappij»: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst;

c) «grondgebied»: met betrekking tot een Staat, landgebieden, territoriale en binnenwateren en het luchtruim erboven, onder de soevereiniteit van die Staat;

d) «Verdrag»: het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld; deze term omvat mede alle krachtens artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijlagen en alle wijzigingen van de bijlagen, voor zover deze bijlagen en wijzigingen van toepassing zijn op de Overeenkomstsluitende Partijen, en elke krachtens artikel 94 van het Verdrag aangenomen wijziging die zowel door de Russische Federatie als door het Koninkrijk België is bekrachtigd;

e) «luchtdienst», «internationale luchtdienst», «luchtvaartmaatschappij» en «landing anders dan voor verkeersdoeleinden»: de betekenis die onderscheidenlijk daaraan is toegekend in artikel 96 van het Verdrag.

2. De Bijlage bij deze Overeenkomst zal worden beschouwd als een integrerend deel ervan.

ARTIKEL 2

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst vastgestelde rechten met het oog op het instellen van internationale

ACCORD**entreleGouvernementde laFédérationdeRussieetleGouvernement du Royaume de Belgique relatif au transport aérien**

Le Gouvernement du Royaume de Belgique

et

le Gouvernement de la Fédération de Russie,

dénommés ci-après «les Parties Contractantes»;

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;

Désirant conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE 1

1. Pour l'application du présent Accord:

a) l'expression «autorités aéronautiques» signifie, dans le cas de la Fédération de Russie, le Ministère des Transports représenté par l'Administration des Transports aériens ou toute personne ou organisme autorisé à exercer toutes les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère, et dans le cas du Royaume de Belgique, le Ministère des Communications ou toute personne ou organisme autorisé à exercer toutes les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère;

b) l'expression «entreprise de transport aérien désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) le terme «territoire», par rapport à un Etat, signifie les zones terrestres, les eaux territoriales et intérieures et l'espace aérien au-dessus de celles-ci qui se trouvent sous la souveraineté dudit Etat;

d) le terme «la Convention» signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute Annexe et tout amendement des Annexes adoptés en vertu de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où ladite Annexe et ledit amendement sont applicables aux Parties Contractantes, ainsi que tout amendement de la Convention adopté en vertu de l'article 94 de la Convention ratifié tant par la Fédération de Russie que par le Royaume de Belgique;

e) les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont les significations qui leur sont respectivement attribuées à l'article 96 de la Convention.

2. L'Annexe sera considérée comme faisant partie intégrante du présent Accord.

ARTICLE 2

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux sur les routes mentionnées dans

luchtdiensten op de in Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes (hierna onderscheidenlijk te noemen «de overeengekomen diensten» en «de omschreven routes»).

ARTIKEL 3

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij geniet voor de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten :

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

b) het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen anders dan voor verkeersdoeleinden, op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst opgesomde punten;

c) het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor die route omschreven punten, voor het opnemen en afzetten van internationaal vervoerde passagiers, vracht en post.

2. Geen van de bepalingen van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot het opnemen van passagiers, vracht en post, vervoerd op basis van een huurcontract of tegen vergoeding tussen de punten op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. De vluchtroutes van luchtvaartuigen op de overeengekomen diensten en de punten voor het overvliegen van nationale grenzen worden door elke Overeenkomstsluitende Partij binnen haar grondgebied vastgelegd.

4. Alle aangelegenheden van technische en commerciële aard betreffende de exploitatie van luchtvaartuigen en het vervoer van passagiers, vracht en post op de overeengekomen diensten, alsmede aangelegenheden betreffende commerciële samenwerking, met name dienstregeling, vluchtfrequentie, typen luchtvaartuigen, grondservice voor vliegtuigen en comptabiliteitsregelingen, worden bij overeenkomst vastgesteld tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen en, indien nodig, ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 4

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij (luchtvaartmaatschappijen) aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit Artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen vóór het verlenen van de exploitatievergunning een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verzoeken te hunnen genoegen aan te tonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die in de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijs toegepaste wetten en voorschriften worden gesteld met betrekking tot de exploitatie van internationale luchtdiensten.

l'Annexe au présent Accord (ci-après dénommés respectivement «les services convenus» et «les routes spécifiées»).

ARTICLE 3

1. Dans l'exploitation des services convenus sur la route spécifiée, l'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties Contractantes bénéficiera des droits suivants :

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

b) le droit d'effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire aux points spécifiés dans l'Annexe au présent Accord; et

c) le droit d'effectuer des escales sur ledit territoire aux points spécifiés pour ladite route dans l'Annexe au présent Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier, transportés en trafic international.

2. Aucune disposition du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer des passagers, des marchandises et du courrier pour les transporter, en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, entre les points spécifiés sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

3. Les routes des aéronefs sur les services convenus et les points de traversée des frontières nationales seront établis par chacune des Parties Contractantes pour son propre territoire.

4. Toutes les questions techniques et commerciales relatives à l'exploitation des aéronefs et au transport des passagers, des marchandises et du courrier sur les services convenus ainsi que les questions relatives à la coopération commerciale, notamment les horaires, la fréquence des vols, les types d'aéronefs, le service technique au sol des aéronefs et les procédures comptables seront réglées par arrangement entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes et soumises, si nécessaire, à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

ARTICLE 4

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par notification écrite à l'autre Partie Contractante, une entreprise de transport aérien (des entreprises de transport aérien) en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dès réception de ladite notification, l'autre Partie Contractante accordera sans délai à chaque entreprise de transport aérien désignée, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Avant d'accorder l'autorisation d'exploitation, les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger que l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit Artikel bedoelde exploitatievergunning niet te verlenen, of de uitoefening door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in Artikel 3 van deze Overeenkomst omschreven rechten te verbinden aan de noodzakelijk geachte voorwaarden, in de gevallen waarin niet ten genoegen van deze Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen.

5. Een luchtvaartmaatschappij die aldus is aangewezen en een vergunning heeft gekregen, kan een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor zij is aangewezen, mits het tarief dat overeenkomstig het bepaalde in Artikel 10 van deze Overeenkomst is vastgesteld, met betrekking tot deze dienst van kracht is.

ARTIKEL 5

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de in Artikel 3 van deze Overeenkomst bepaalde rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten, of aan de uitoefening van die rechten de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden:

a) ingeval niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom of het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, of bij haar onderdanen; of

b) ingeval die luchtvaartmaatschappij nalaat de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, na te leven; of

c) ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijke intrekking, opschorting of oplegging van de in het eerste lid van dit Artikel genoemde voorwaarden van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de wetten en voorschriften, worden deze rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Het overleg vangt aan binnen een termijn van vijftien (15) dagen na de datum van het verzoek.

ARTIKEL 6

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnenkomst in, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van de in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen binnen haar grondgebied zijn van toepassing op luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnenkomst in, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningen, vracht en post, met name voorschriften met betrekking tot paspoorten, douane, deviezen en sanitaire maatregelen, is van toepassing op passagiers, bemanningen, vracht en post van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij gedurende het verblijf op het bedoelde grondgebied.

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

5. Quand une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et a reçu l'autorisation d'exploitation, elle peut commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle a été désignée, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur pour ledit service.

ARTICLE 5

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

a) chaque fois que ladite Partie Contractante n'a pas reçu la preuve qu'une part substantielle de la propriété ou la direction effective de l'entreprise de transport aérien concernée sont entre les mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ou de ressortissants de celle-ci; ou

b) lorsque ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois ou aux règlements de la Partie Contractante qui accorde lesdits droits; ou

c) lorsque ladite entreprise de transport aérien manque de toute autre façon aux obligations découlant des conditions imposées par le présent Accord.

2. A moins que le recours à la révocation, la suspension ou aux conditions visées au paragraphe 1 du présent article ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou aux règlements, ce droit ne pourra être exercé qu'après concertation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Cette concertation commencera dans les quinze (15) jours de la date de la demande.

ARTICLE 6

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 la navigation aérienne internationale, ainsi que l'exploitation et la navigation desdits aéronefs durant leur présence à l'intérieur de son territoire, seront d'application pour les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant sur son territoire l'entrée, le séjour ou la sortie des passagers, équipages, marchandises ou courrier, tels que les règlements relatifs aux passeports, douanes, devises et mesures sanitaires, seront d'application pour les passagers, les équipages, les marchandises ou le courrier des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante durant leur présence à l'intérieur dudit territoire.

ARTIKEL 7

1. Kosten en andere heffingen voor het gebruik van luchthavens, met inbegrip van installaties, technische en andere voorzieningen en diensten, alsmede heffingen voor het gebruik van luchtvaartvoorzieningen, communicatievoorzieningen en -diensten, worden bepaald overeenkomstig de door iedere Overeenkomstsluitende Partij vastgestelde percentages en tarieven.

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

ARTIKEL 8

Passagiers, bagage en vracht in direct doorgaand verkeer via het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij die de daarvoor bestemde zone van de luchthaven niet verlaten, worden slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

ARTIKEL 9

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun wederzijdse grondgebieden te exploiteren.

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

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen nauw te worden afgestemd op de vervoersbehoeften van het publiek op de omschreven routes, en elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen hun wederzijdse grondgebieden.

4. De luchtdiensten waarin de aangewezen luchtvaartmaatschappij in het kader van deze Overeenkomst voorziet, beantwoorden aan het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

- a) de vervoersbehoeften tussen het land van herkomst en het land van bestemming;
- b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan; en
- c) de vereisten van lange-afstandsdiensten .

ARTIKEL 10

1. De tarieven voor een overeengekomen dienst dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren

ARTICLE 7

1. Les taxes et autres droits imposés pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris les installations, les services techniques et autres ainsi que tout autre droit imposé pour l'utilisation des équipements de navigation aérienne, des services et des équipements de communication, seront fixés conformément aux taux et aux tarifs établis par chacune des Parties Contractantes.

2. Chaque Partie Contractante encouragera ses autorités taxatrices compétentes et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les installations et les services à se consulter, lorsque cela est possible, par l'entremise des organisations représentant les entreprises de transport aérien. Toute modification des droits imposés aux usagers fera l'objet d'un préavis raisonnable afin de permettre à ceux-ci d'exprimer leurs vues avant que la modification ne soit apportée.

ARTICLE 8

Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes analogues.

ARTICLE 9

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs sur les routes spécifiées.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que cette dernière assure sur la totalité ou sur toute partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes seront en rapport étroit avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et chaque entreprise de transport aérien désignée aura pour objectif fondamental d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre leurs territoires respectifs.

4. Les services aériens assurés par l'entreprise de transport aérien désignée en vertu du présent Accord le seront sur la base des principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée:

- a) aux exigences du trafic entre les pays d'origine et de destination;
- b) aux exigences du trafic de la région que les services convenus traversent;
- c) aux exigences de l'exploitation de services aériens long-courriers.

ARTICLE 10

1. Les tarifs appliqués pour tout service convenu seront établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments

rekening wordt gehouden met alle ter zake dienende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerken van de luchtvaartmaatschappij (met name normen inzake snelheid en service) en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor dezelfde route of een deel daarvan. Deze tarieven worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

2. De in het eerste lid van dit Artikel bedoelde tarieven en de agentschapstarieven die in samenhang daarmee worden toegepast, worden, waar mogelijk, vastgesteld voor elke omschreven route tussen de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen, in overleg met de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route of een deel daarvan exploiteren. De aldus overeengekomen tarieven zijn onderworpen aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

3. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een van deze tarieven of indien, om enige andere reden, geen tarief kan worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van dit artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

4. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een tarief dat hun overeenkomstig het tweede lid van dit Artikel is voorgelegd, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het derde lid, wordt het geschil geregeld overeenkomstig het bepaalde in Artikel 17 van deze Overeenkomst.

5. Een tarief wordt niet van kracht indien het niet door de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij is goedgekeurd.

6. Het overeenkomstig het bepaalde in dit Artikel vastgestelde tarief blijft van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld, overeenkomstig het bepaalde in dit Artikel.

ARTIKEL 11

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor de overeengekomen diensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen), zijn vrijgesteld van alle douanerechten, kosten en soortgelijke heffingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven, totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Met uitzondering van de heffingen die behoren bij de geleverde diensten, worden van bedoelde rechten, kosten en heffingen tevens vrijgesteld:

a) proviand die aan boord is genomen op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij, binnen de door de autoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij vastgestelde grenzen en voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

b) reserveonderdelen ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor het onderhoud of de reparatie van luchtvaartuigen die voor de exploitatie van de overeengekomen diensten worden gebruikt door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) brandstof en smeermiddelen voor gebruik tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten door luchtvaartuigen van

d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de l'entreprise de transport aérien désignée (telles que les normes en matière de vitesse et de service) et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur toute partie de la route spécifiée. Lesdits tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article et les taux des commissions de représentation appliqués en fonction de ces tarifs seront, si possible, en ce qui concerne chacune des routes spécifiées, convenus entre les entreprises de transport aérien désignées concernées, en concertation avec les autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de la même route. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

3. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent se mettre d'accord sur aucun de ces tarifs ou si pour quelque autre raison, aucun tarif n'a pu être convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

4. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 2 du présent article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 3, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur s'il n'a pas été approuvé par les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes.

6. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent article.

ARTICLE 11

1. Les aéronefs exploités sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes, ainsi que leur équipement normal, leurs réserves de carburants et lubrifiants, les provisions de bord qu'ils transportent (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais et autres taxes analogues, à condition que ces équipements et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Seront également exonérés de ces droits, frais et taxes, à l'exception des taxes dues pour les services fournis:

a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante, et destinées à être utilisées à bord des aéronefs exploités sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante;

b) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs affectés aux services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante;

c) les carburants et lubrifiants destinés à être utilisés pour l'exploitation des services convenus par les aéronefs de

de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt op het gedeelte van de route dat wordt afgelegd boven het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, waarop deze aan boord zijn genomen.

d) reclamemateriaal, ingevoerde transportmiddelen, noodzakelijke documenten, kantooruitrusting met inbegrip van geautomatiseerde boekingsystemen en uitrusting voor communicatie, en de noodzakelijke reserveonderdelen voor deze uitrusting en transportmiddelen, die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden gebruikt voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

3. Ten aanzien van de in het tweede lid bedoelde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht of beheer van de douane blijven.

4. Normale uitrustingsstukken, alsmede de goederen, voorraden en reserveonderdelen aan boord van luchtvaartuigen, geëxploiteerd door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij, kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij. In dit geval kunnen ze onder het toezicht van bedoelde autoriteiten worden geplaatst, totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

ARTIKEL 12

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de netto-inkomsten welke deze aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft verkregen uit de exploitatie van de overeengekomen diensten, vrij over te maken.

2. Zodanige overmaking geschiedt overeenkomstig het bepaalde in het financieel akkoord tussen de Overeenkomstsluitende Partijen. Bij afwezigheid van dergelijk akkoord of de betreffende bepalingen, gebeurt de overmaking in inwisselbare harde valuta tegen de officiële wisselkoersen, overeenkomstig de voorschriften inzake deviezenverkeer van de Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 13

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan met het oog op de exploitatie van de overeengekomen diensten een vertegenwoordiging met het benodigde administratief, commercieel en technisch personeel te hebben op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Bovengenoemd personeel is samengesteld uit onderdanen van de Overeenkomstsluitende Partijen. Het aantal personeelsleden dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij uit de onderdanen mag aanstellen, wordt overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

3. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Overeenkomstsluitende Partij toegestaan overeenkomstig de nationale wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij in hun kantoren op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vervoer te verkopen op eigen vervoersbewijzen, en naar behoren gemachtigde agenten aan te stellen.

l'entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties Contractantes, même lorsque ces fournitures doivent être utilisées sur la partie de route effectuée au-dessus du territoire de l'autre Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués;

d) le matériel publicitaire, les moyens de transport importés, les documents nécessaires, le matériel de bureau, y compris les systèmes informatiques utilisés pour les réservations et les équipements de communication, ainsi que les pièces de rechange nécessaires pour lesdits équipements et moyens de transport, utilisés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. Il peut être exigé que les fournitures visées au paragraphe 2 ci-dessus soient placés sous surveillance ou contrôle douanier.

4. L'équipement de bord normal ainsi que les fournitures, approvisionnements et pièces détachées conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette Partie Contractante. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient reçu une autre destination en conformité avec les règlements douaniers.

ARTICLE 12

1. Chaque Partie Contractante accordera à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes réalisées par ladite entreprise dans l'exploitation des services convenus.

2. Lesdits transferts se feront conformément aux dispositions de l'accord réglant les questions financières entre les Parties Contractantes. En l'absence d'un tel accord ou de dispositions pertinentes, le transfert aura lieu en monnaie forte convertible au taux de change officiel, conformément aux réglementations des Parties Contractantes en matière de marché des changes.

ARTICLE 13

1. Aux fins d'assurer l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sera autorisée à installer sur le territoire de l'autre Partie contractante des représentations, ainsi que le personnel administratif, commercial et technique nécessaire.

2. Le personnel visé ci-dessus sera constitué de ressortissants des Parties Contractantes. La proportion de personnel recruté par chaque entreprise de transport aérien désignée parmi ses ressortissants sera convenue entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

3. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties Contractantes seront autorisées à procéder, en conformité avec les lois et règlements nationaux de l'autre Partie Contractante, à la vente de titres de transport aérien dans leurs bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante et de désigner des représentants dûment habilités.

ARTIKEL 14

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen krachtens het internationale recht, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkander om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen daden van wederrechtelijke inmenging, een integrerend deel van deze Overeenkomst uitmaakt. Zonder hun rechten en verplichtingen krachtens het internationale recht in het algemeen te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van het op 14 september 1963 te Tokio ondertekende Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, het op 16 december 1970 te 's Gravenhage ondertekende Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, het op 23 september 1971 te Montreal ondertekende Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart en het op 24 februari te Montreal ondertekende Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, en de bepalingen van de tussen de Overeenkomstsluitende Partijen van kracht zijnde bilaterale overeenkomsten, alsmede de overeenkomsten die nadien nog zouden worden ondertekend.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkander op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van handelingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de luchtvaartuigen, de passagiers en de bemanningen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede van elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen en technische eisen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, voor zover deze bepalingen en eisen op de Overeenkomstsluitende Partijen van toepassing zijn; zij verlangen dat de exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land zijn geregistreerd of de exploitanten van luchtvaartuigen, die hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening of vaste woonplaats op hun grondgebied hebben, handelen in overeenstemming met die bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in dat van deze exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat zij zich houden aan de in het derde lid van dit Artikel bedoelde bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst in, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

Elke Overeenkomstsluitende Partij ziet erop toe dat passende maatregelen op doeltreffende wijze binnen haar grondgebied worden getroffen om de luchtvaartuigen te beschermen en de passagiers, de bemanningen, handbagage, bagage, vracht en boordproviand vóór en tijdens het aan boord gaan of laden, aan een onderzoek te onderwerpen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om binnen redelijke grenzen bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen, ten einde het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging, welwillend in overweging.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, de passagiers en de bemanningen, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bij-

ARTICLE 14

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leurs obligations réciproques de protéger la sécurité de l'aviation civile contre les agissements illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice de leurs droits et obligations généraux en droit international, les Parties Contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi qu'aux dispositions des accords bilatéraux en vigueur entre les Parties Contractantes et de tout accord signé ultérieurement entre elles.

2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire en vue de prévenir toute capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre forme de menace à l'encontre de la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes se conformeront aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation et aux exigences techniques établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et reprises dans les Annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions et ces exigences s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés à leur registre ou des exploitants qui ont le siège principal de leur activité ou leur résidence permanente sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions en matière de sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que lesdits exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté de l'aviation et les exigences visées au paragraphe 3 ci-dessus et prescrites par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou la sortie dudit territoire, ou pendant le séjour sur son territoire.

Chaque Partie contractante veillera à ce que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages à main, de leurs bagages, des marchandises ainsi que des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examinera également avec bienveillance toute demande que l'autre Partie contractante lui adresserait en vue d'obtenir, face à une menace précise, des mesures spéciales raisonnables de sécurité.

5. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronefs civils ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne est commis, ou qu'il y a une menace d'un tel acte, les Parties contractantes se prêteront assistance en facilitant les communications et en prenant toute autre mesure appropriée

stand door de verbindingen en maatregelen, bedoeld om op snelle en veilige wijze een einde te maken aan een dergelijk voorval of de dreiging daarvan, te vergemakkelijken.

ARTIKEL 15

Van tijd tot tijd plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren in alle aangelegenheden betreffende de uitvoering van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 16

Elk geschil omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst of de Bijlage ervan, wordt geregeld door rechtstreeks overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Indien bedoelde luchtvaartautoriteiten er niet in slagen tot overeenstemming te komen, wordt het geschil langs diplomatieke weg geregeld.

ARTIKEL 17

Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht het bepaalde van deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij te wijzigen, kan zij om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken. Dit overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overeenstemming bereiken over een verlenging van deze termijn. Wijzigingen van de Overeenkomst worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd. Wijzigingen van de Bijlage kunnen gebeuren door middel van een overeenkomst tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 18

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

ARTIKEL 19

1. Deze Overeenkomst wordt gesloten voor onbepaalde duur.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen. In een dergelijk geval wordt de Overeenkomst beëindigd twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderlinge overeenstemming wordt ingetrokken voor het verstrijken van de termijn.

ARTIKEL 20

Met ingang van de dag waarop deze Overeenkomst in werking treedt, wordt de op 5 juni 1958 ondertekende Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Unie der Socialistische Sovjetrepublieken inzake luchtvervoer beëindigd, wat de betrekkingen betreft tussen de Russische Federatie en het Koninkrijk België.

ARTIKEL 21

Deze Overeenkomst treedt in werking op de datum van de laatste langs diplomatieke weg gegeven schriftelijke kennisgeving

visant à mettre fin rapidement et sans risques à de tels actes ou menaces.

ARTICLE 15

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration dans toutes les matières relatives à l'application du présent Accord.

ARTICLE 16

Tout différend au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord ou de son Annexe sera réglé par voie de négociation directe entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Si lesdites autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord, le différend sera réglé par la voie diplomatique.

ARTICLE 17

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord et de son Annexe, elle pourra demander une consultation entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en vue de la modification proposée. Cette consultation devra commencer dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne conviennent de prolonger ce délai. Les modifications apportées à l'Accord entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes par la voie diplomatique. Les modifications de l'Annexe pourront faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

ARTICLE 18

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

ARTICLE 19

1. Le présent Accord a été signé pour une durée indéterminée.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord. L'Accord prendra fin, dans ce cas, douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

ARTICLE 20

Dès le jour où le présent Accord entrera en vigueur, l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, signé le 5 juin 1958, est révoqué pour ce qui concerne les relations entre la Fédération de Russie et le Royaume de Belgique.

ARTICLE 21

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de la dernière notification écrite, transmise par la voie diplomatique, confir-

waarin wordt bevestigd dat de Overeenkomstsluitende Partijen aan hun interne procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst hebben voldaan.

Gedaan te Brussel op 8 december 1993, in twee originelen, elk in de Russische, de Franse, de Nederlandse en de Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschil in uitlegging is de Engelse tekst doorslaggevend.

***VOOR DE REGERING VAN
HET KONINKRIJKE BELGIE:***

W. CLAES,

Minister van Buitenlandse Zaken

***VOOR DE REGERING VAN
DE RUSSISCHE FEDERATIE:***

A. KOZYREV,

Minister van Buitenlandse Zaken

mant l'accomplissement par les Parties Contractantes de leurs procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

FAIT à Bruxelles, le 8 décembre 1993, en deux exemplaires originaux, chacun en langues russe, française, néerlandaise et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

***POUR LE GOUVERNEMENT
DU ROYAUME DE BELGIQUE:***

W. CLAES,

Ministre des Affaires étrangères

***POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA FEDERATION DE RUSSIE:***

A. KOZYREV,

Ministre des Affaires étrangères

BIJLAGE**ROUTETABEL****Deel 1**

Routes die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Russische Federatie in beide richtingen zullen worden geëxploiteerd:

1.1 Punten in de Russische Federatie — tussenliggende punten — één punt in het Koninkrijk België

1.2 Eén punt in Europa — één punt in het Koninkrijk België — Moskou — Tokio en Osaka — twee verder gelegen punten(1)

1.3 Punten in de Russische Federatie — tussenliggende punten in Europa — één punt in België — punten in Europa, Afrika, Centraal- en Zuid-Amerika

1.4 Punten in het Koninkrijk België — Moskou — Peking of Shanghai (*)

Deel 2

Routes die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk België in beide richtingen zullen worden geëxploiteerd:

2.1 Punten in het Koninkrijk België — tussenliggende punten — twee punten in de Russische Federatie

2.2 Punten in het Koninkrijk België — Moskou — Tokio en Osaka (*)

2.3 Punten in het Koninkrijk België — Moskou — Peking of Shanghai (*)

Noten:

a) Tussenliggende punten op de routes 1.1 en 2.1 worden vrij gekozen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

b) De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Russische Federatie die route 1.2 exploiteert, kiest vrij:

- één punt in Europa uit de volgende punten: Rome, Frankfurt, Madrid;
- twee punten verder gelegen dan Tokio-Manila en een ander, later te kiezen, punt;

c) De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Russische Federatie die route 1.3 exploiteert, kiest vrij:

- twee tussenliggende punten in Europa tussen punten in de Russische Federatie en een punt in België;
- twee punten in Europa, verder gelegen dan België, die worden gekozen uit de volgende punten: Madrid, Barcelona, Marseilla, Lissabon, Dublin, Shannon;
- zes punten verder gelegen dan België in Centraal- en Zuid-Amerika, die vrij worden gekozen uit de volgende punten: Mexico, Havana, Port of Spain, Lima, Bogota, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Caracas, Quito of Guayaquil;
- vier punten verder gelegen dan België in Afrika, die vrij worden gekozen uit de volgende punten: Dakar, Rabat of Casablanca, Freetown, Conakry, Monrovia, Douala, Kinshasa.

d) de aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen op een vlucht of op alle vluchten de tussenliggende of verder gelegen

(*) overeenkomstig een bijzonder akkoord tussen de luchtvaartautoriteiten

ANNEXE**TABLEAU DES ROUTES****Section 1**

Routes à exploiter, dans les deux directions, par l'entreprise de transport aérien désignée de la Fédération de Russie:

1.1 Points en Fédération de Russie — points intermédiaires — un point dans le Royaume de Belgique

1.2 Un point en Europe — un point dans le Royaume de Belgique — Moscou — Tokyo et Osaka — deux points au-delà(1)

1.3 Points en Fédération de Russie — points intermédiaires en Europe — un point en Belgique — points en Europe, Afrique, Amérique Centrale et du Sud

1.4 Points dans le Royaume de Belgique — Moscou — Pékin ou Shanghai (*)

Section 2

Routes à exploiter, dans les deux directions, par l'entreprise de transport aérien désignée du Royaume de Belgique:

2.1 Points dans le Royaume de Belgique — points intermédiaires — deux points en Fédération de Russie

2.2 Points dans le Royaume de Belgique — Moscou — Tokyo et Osaka (*)

2.3 Points dans le Royaume de Belgique — Moscou — Pékin ou Shanghai (*)

Notes:

a) Les points intermédiaires sur les routes 1.1 et 2.1 seront choisis librement par les entreprises de transport aérien désignées.

b) L'entreprise de transport aérien désignée de la Fédération de Russie exploitant la route 1.2 choisira librement:

- un point en Europe choisi entre les points suivants: Rome, Francfort, Madrid;
- deux points au-delà de Tokyo - Manille et un autre point qui sera choisi ultérieurement.

c) L'entreprise de transport aérien désignée de la Fédération de Russie exploitant la route 1.3 choisira librement:

- deux points intermédiaires en Europe entre des points en Fédération de Russie et un point en Belgique;
- deux points en Europe au-delà de la Belgique, qui seront choisis entre les points suivants: Madrid, Barcelone, Marseille, Lisbonne, Dublin, Shannon;
- six points au-delà de la Belgique en Amérique Centrale et du Sud, qui seront librement choisis entre les points suivants: Mexico, La Havane, Port of Spain, Lima, Bogota, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Caracas, Quito ou Guayaquil;
- quatre points au-delà de la Belgique, qui seront librement choisis entre les points suivants: Dakar, Rabat ou Casablanca, Freetown, Conakry, Monrovia, Douala, Kinshasa.

d) Les entreprises de transport aérien désignées seront libres de ne pas faire escale, sur un vol ou sur tous les vols, à l'un des point

(*) conformément à l'arrangement particulier [Glo. CE] entre les autorités aéronautiques.

punten op de bovengenoemde routes overslaan of ze in een andere volgorde aandoen.

e) het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij om passagiers, vracht en post te vervoeren tussen de punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en de punten op het grondgebied van derde partijen, is onderworpen aan een Akkoord tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen;

f) de frequenties en de typen luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen;

g) voor chartervluchten, extra vluchten en niet-geregelde vluchten dient de aangewezen luchtvaartmaatschappij eerst een aanvraag in te dienen; de indiening van de aanvraag gebeurt ten laatste achtenveertig (48) uur vóór het vertrek maar kan niet gebeuren tijdens weekends of op feestdagen.

intermédiaires ou aux points au-delà, sur les routes ci-dessus et de les desservir dans un ordre quelconque.

e) Le droit pour l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes de transporter des passagers, des marchandises et du courrier entre les points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et les points situés sur le territoire de tierces parties fera l'objet d'un arrangement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

f) Les fréquences et les types des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées seront convenues entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

g) Les vols nolisés, les vols supplémentaires et les vols non réguliers devront faire l'objet d'une demande préalable par l'entreprise de transport aérien désignée; ladite demande devra être introduite quarante-huit (48) heures au moins avant le départ, à l'exclusion des week-ends et des jours fériés.

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

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Russische Federatie, en met de bijlage, ondertekend te Brussel op 8 december 1993.

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Russische Federatie, en met de bijlage, ondertekend te Brussel op 8 december 1993, zullen volkomen gevolg hebben.

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

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Fédération de Russie relatif au transport aérien, et à l'annexe, signés à Bruxelles le 8 décembre 1993.

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Fédération de Russie relatif au transport aérien, et à l'annexe, signés à Bruxelles le 8 décembre 1993, sortiront leur plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**ADVIES 31.874/ZV**

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede vakantie-kamer, op 25 juni 2001 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Russische Federatie, en met de bijlage, ondertekend te Brussel op 8 december 1993», heeft op 25 juli 2001 het volgende advies gegeven:

In het wetsontwerp (opschrift en artikel 2) en in de memorie van toelichting schrijve men «gedaan te Brussel» in plaats van «ondertekend te Brussel», overeenkomstig de terminologie die wordt gebruikt in overeenkomsten waarmee wordt ingestemd.

De kamer was samengesteld uit:

De heer Y. KREINS, voorzitter;

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

Mevrouw B. VIGNERON, griffier.

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

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

De griffier,

B. VIGNERON.

De voorzitter,

Y. KREINS.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**AVIS 31.874/ZV**

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 25 juin 2001, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la Fédération de Russie relatif au transport aérien, et à l'Annexe, signés à Bruxelles le 8 décembre 1993», a donné le 25 juillet 2001 l'avis suivant:

Dans le projet de loi (intitulé et article 2) et l'exposé des motifs, il convient d'écrire «faits à Bruxelles» et non «signés à Bruxelles», conformément à la terminologie utilisée dans les accords auxquels il est porté assentiment.

La chambre était composée de:

M. Y. KREINS, président;

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

Mme B. VIGNERON, greffier.

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

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

Le greffier,

B. VIGNERON.

Le président,

Y. KREINS.