

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 2004 — 187

[C — 2003/15084]

7 FEBRUARI 2003. — Wet houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Belgische Regering en de Macedonische Regering, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 22 oktober 1998 (1) (2)

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. De Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Belgische Regering en de Macedonische Regering, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 22 oktober 1998, zullen volkomen gevolgd hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 7 februari 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,
L. MICHELDe Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
M. VERWILGHEN

Nota's

(1) *Zitting 2001-2002.*

Senaat

Documenten

Ontwerp van wet ingediend op 31 mei 2002, nr. 2-1182/1.

Verslag, nr. 2-1182/2.

Tekst aangenomen door de Commissie.

Parlementaire Handelingen

Bespreking, vergadering van 10 oktober 2002.

Stemming, vergadering van 10 oktober 2002.

Zitting 2002-2003.

Kamer

Documenten

Tekst overgezonden door de Senaat, nr. 50-2066/1.

Verslag..

Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, nr. 50-2066/2

Parlementaire Handelingen

Bespreking, vergadering van 14 november 2002.

Stemming, vergadering van 14 november 2002.

(2) Dit Verdrag is in werking getreden op 1 april 2003.

OVEREENKOMST INZAKE LUCHTVERVOER
TUSSEN DE BELGISCHE REGERING
EN DE MACEDONISCHE REGERING

De Belgische Regering

en

De Macedonische Regering

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

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;

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,
COMMERCE EXTERIEUR
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

F. 2004 — 187

[C — 2003/15084]

7 FEVRIER 2003. — Loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement belge et le Gouvernement macédonien relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 22 octobre 1998 (1) (2)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui 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 belge et le Gouvernement macédonien relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 22 octobre 1998, sortiront leur plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 7 février 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
L. MICHELLa Ministre de la Mobilité et des Transports
Mme I. DURANT

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,
M. VERWILGHEN

Notes

(1) *Session 2001-2002.*

Sénat.

Documents

Projet de loi déposé le 31 mai 2002, n° 2-1182/1.

Rapport, n° 2-1182/2.

Texte adopté par la Commission.

Annales parlementaires

Discussion, séance du 10 octobre 2002.

Vote, séance du 10 octobre 2002.

Session 2002-2003.

Chambre

Documents

Projet transmis par le Sénat, n° 50-2066/1.

Rapport.

Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 50-2066/2.

Annales parlementaires

Discussion, séance du 14 novembre 2002.

Vote, séance du 14 novembre 2002.

(2) Ce Traité est entré en vigueur le 1^{er} avril 2003.

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT BELGE
ET LE GOUVERNEMENT MACEDONIEN
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

Le Gouvernement belge

et

Le Gouvernement macédonien

Etant 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,

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 de Belgische Regering het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en voor de Macedonische Regering, het Ministerie van Vervoer en Communicatie, Directoraat-Generaal van de Burgerluchtvaart of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die bevoegd 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 hen is toegekend in de Artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

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

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

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

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

i) de uitdrukkingen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben de betekenis die onderscheidenlijk daaraan is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.

j) de uitdrukking "gebruiksvergoedingen" betekent de vergoeding opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen door de bevoegde autoriteiten of voor de heffing waarvan deze toelating geven, ter fine van het gebruik van luchthaveneigendom of -voorzieningen dan wel van luchtvaartvoorzieningen, met inbegrip van aanverwante diensten en voorzieningen, voor luchtvaartuigen, hun bemanningen, passagiers en vracht.

k) de uitdrukking "capaciteit" betekent :

(i) met betrekking tot een luchtvaartuig, het nuttig laadvermogen van dat luchtvaartuig, beschikbaar op een route of deel van een route;

(ii) met betrekking tot een specifieke luchtdienst, de capaciteit van het luchtvaartuig, gebruikt op deze dienst, vermenigvuldigd met de vluchtfrequentie van dat luchtvaartuig gedurende een bepaalde periode op een route of deel van een route.

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1^{er}

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, pourvu 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 qui peut leur être apportée;

c) le terme "Autorités aéronautiques" signifie dans le cas du Gouvernement belge, le Ministère des Communications et de l'Infra-structure et, dans le cas du Gouvernement macédonien, le Ministère des Transports et Communications, la Direction générale de l'Aviation Civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

d) les termes "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont les significations qui leur sont respectivement attribuées aux Articles 2 et 96 de la Convention;

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

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

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

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

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

j) le terme « taxes d'utilisation » désigne la taxe imposée aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou que celles-ci sont autorisées à percevoir pour la mise à la disposition de la propriété aéroportuaire ou des installations aéroportuaires ou des installations de navigation aérienne en ce compris les services et les installations destinés aux aéronefs, leurs équipages, passagers et marchandises;

k) le terme « Capacité » signifie :

(i) en ce qui concerne l'aéronef, la charge marchande de cet aéronef disponible sur une route ou partie de route;

(ii) en ce qui concerne un service aérien spécifié, la capacité de l'aéronef utilisé pour ce service, multipliée par la fréquence opérée par cet aéronef pendant une période donnée sur une route ou partie de route

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten bepaald in deze Overeenkomst voor het uitvoeren van geregelde internationale luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage hiervan.

2. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen, bij het uitvoeren van een overeengekomen dienst op een omschreven route, van volgende rechten genieten :

a) om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vliegen;

b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoel-einden; en

c) om op dat grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van internationaal vervoerde passagiers, vracht en post, komende van of bestemd voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit Artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht en post tegen vergoeding of op basis van een huurcontract bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

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

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

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van diensten

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

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

ARTIKEL 5

Intrekking of opschorting van een vergunning tot exploitatie van diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in Artikel 4 vermelde vergunningen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet te verlenen, deze in te trekken, op te schorten of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden :

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

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe jointe.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie Contractante bénéficieront pour l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée des droits suivants :

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

b) faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) faire des escales dans le territoire de cette dernière, 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.

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

ARTICLE 3

Désignation pour l'exploitation des services

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, une ou plusieurs entreprises 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 d'annuler, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et de désigner une autre.

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes aux termes de l'Article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, en conformité avec les lois et règlements en vigueur sur son territoire, accordent sans délai aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées.

2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent 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, à l'égard des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, à titre temporaire ou de permanent, les autorisations mentionnées à l'Article 4 du présent Accord :

a) si les entreprises concernées ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités, conformément à la Convention, à l'exploitation des services aériens internationaux;

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

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

d) indien niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappijen berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappijen 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 inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

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

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

Passagiers, bagage, vracht en post in directe doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen en die het gedeelte van de luchthaven dat hiervoor bestemd is, niet verlaten, zullen ten hoogste worden onderworpen aan een vereenvoudigde controle, tenzij met betrekking tot beveiligingsmaatregelen tegen geweld, luchtpiraterij of drugsmokkel.

Deze bepaling zal niet toegepast worden indien de passagier op doorreis is naar een bestemming in een Staat, Partij bij de Conventie in 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 die onder haar toezicht staan.

ARTIKEL 7

Bewijzen, vergunningen en veiligheid

A. Bewijzen en vergunningen

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

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

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

b) si, dans l'exploitation des services, les entreprises concernées ne se conforment pas aux conditions énoncées dans le présent Accord;

c) si les entreprises concernées ne se conforment 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 la direction effective des entreprises concernées sont entre les mains de la Partie Contractante qui a désigné les entreprises ou de ressortissants de celle-ci.

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

ARTICLE 6

Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie et durant le séjour sur le 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 les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante et par leurs équipages et leurs passagers, ou en leur nom, ainsi que pour les marchandises et le courrier, pendant le transit par le territoire, à l'entrée, à la sortie et durant le séjour sur le territoire de la première Partie Contractante.

Les passagers, bagages, marchandises et courrier en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes et ne quittant pas l'aire de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sans préjudice toutefois d'éventuelles mesures de sécurité contre la violence, la piraterie de l'air et le trafic des stupéfiants.

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

3. Dans l'application des règlements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que pour l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations connexes sous son autorité, aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à ses propres entreprises ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services aériens internationaux analogues.

ARTICLE 7

Certificats, brevets, licences et sécurité

A. Certificats, brevets et licences

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

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 17 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question sont pour elles acceptables.

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

B. Veiligheid

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de veiligheidsnormen die de andere Overeenkomstsluitende Partij heeft aangenomen voor elk gebied met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan.

Dit overleg heeft plaats binnen 30 dagen na dat verzoek.

2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor bedoelde gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die toen op grond van het Verdrag van Chicago werden vastgesteld, niet naar behoren handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze bevinding en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt gepaste maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 15 dagen of binnen een eventueel langere periode die werd overeengekomen, gepaste maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking of opschorting van vergunningen tot exploitatie van diensten).

3. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door 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 van de bemanning te controleren als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit Artikel platforminspectie genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.

4. Indien een platforminspectie of een 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 daadwerkelijke handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,

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

5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig dat door de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 3 hierboven door de vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen geweigerd wordt, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat er sprake is van ernstige bezorgdheid in de zin van lid 4 hierboven en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.

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

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.

B. Sécurité

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

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

2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales alors établies 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 a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).

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

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 alors établies aux termes de la Convention de Chicago,

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

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes d'une Partie Contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3 ci-dessus est refusé par un représentant de la ou des compagnies aériennes, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 4 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.

6. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante, dans le cas où elle 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 de toute autre façon, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation par une compagnie aérienne.

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

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

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

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

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

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

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor de binnenkomst op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen, 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 om speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

6. Wanneer zich een voorval voordoet van het 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, of zich dreigt voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door de verbindingen en andere passende maatregelen, die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij zich niet houdt aan de bepalingen inzake aan de bepalingen van dit Artikel met betrekking tot de beveiliging van de luchtvaart, 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 de dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Gebruiksvergoedingen

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

7. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 2 et 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 d'assurer, dans leurs rapports mutuels, la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

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

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

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

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

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

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 constituera un motif justifiant l'application de l'Article 5 du présent Accord.

ARTICLE 9

Taxes d'utilisation

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

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

ARTIKEL 10

Douane en Accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en ander nationale, regionale of plaatselijke belastingen en heffingen op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die de overeengekomen diensten exploiteren, alsmede voorraden vervoersbewijzen, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappijen is gedrukt en het gebruikelijke reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspreid.

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

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

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

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

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

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

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

2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités taxatrices compétentes et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de modification relative aux taxes d'utilisation devront faire l'objet d'un préavis raisonnable, afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que les modifications ne soient introduites.

ARTICLE 10

Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie Contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante des 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 des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des entreprises et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces entreprises désignées.

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

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

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

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

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

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

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

ARTIKEL 11

Capaciteit

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

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

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

4. De exploitatieprogramma's van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, met onder meer het type van luchtvaartuig, de aard van het vervoer, de frequentie van de diensten en de dienstregeling, moeten uiterlijk 30 dagen voor het aanvangen van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen. Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen. In bijzondere gevallen kan de termijn worden bekort mits bedoelde autoriteiten daarmee instemmen.

ARTIKEL 12

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen 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 luchtvaartmaatschappijen heeft aangewezen, 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 verkeer 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;

c) de luchtvaartmaatschappijen niet tegenover het publiek voorwenden, door middel van advertenties of anderszins, dat zij een luchtdienst onderhouden 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 en zulke regelingen goedgekeurd zijn door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTICLE 11

Capacité

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

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes seront en 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 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 transport aérien désignées soumettront, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation, pour approbation, aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation indiqueront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences des services et les horaires des vols. Cette procédure sera également appliquée 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. Les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes peuvent 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 les entreprises de transport aérien assurera le service uniquement en correspondance avec l'aéronef desservant la section la plus proche et son horaire sera établi en conséquence; le premier arrivera au point de substitution pour prendre à bord du trafic transbordé du deuxième ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce dernier, et la capacité sera déterminée en tenant principalement compte de ce but;

c) les entreprises de transport aérien ne peuvent 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) pour tout vol d'aéronef 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 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 et que ces arrangements soient approuvés par les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes.

ARTIKEL 13

Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elk der aangevoerde luchtvaartmaatschappijen, zo mogelijk na onderling overleg, op één 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 waar zulks passend wordt geacht, 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 tenminste vijftig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van deze 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 niet te kennen hebben gegeven dat het voorgelegde tarief hun goedkeuring niet heeft, wordt een zodanig tarief geacht te zijn goedgekeurd en wordt het van kracht op de in het tariefvoorstel genoemde datum.

Ingeval de luchtvaartautoriteiten instemmen met een verkorting van de termijn voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat de termijn waarbinnen van het niet goedkeuren kennis dient te worden gegeven korter zal zijn dan dertig (30) dagen.

4. Indien overeenkomstig het derde lid van dit Artikel van het niet goedkeuren kennis is gegeven, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg overeenkomstig Artikel 17 van deze Overeenkomst en trachten zij het tarief in onderling akkoord vast te stellen.

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

6. Indien de luchtvaartautoriteiten van één der Overeenkomstsluitende Partijen een reeds bestaand tarief niet langer aanvaarden, 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 het niet goedkeuren, 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 het niet door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen is goedgekeurd.

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.

ARTICLE 13

Tarifs

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

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, si c'est estimé opportun, 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 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 réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes n'ont pas notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur désaccord concernant les tarifs concernés, les tarifs seront considérés comme approuvés et entreront en vigueur à la date indiquée dans les tarifs eux-mêmes.

Lorsqu'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 le 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 devront essayer, s'il y a lieu, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de nonante (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 seront d'application.

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. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 de l'Article 18 du présent Accord, aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie Contractante ne l'ont pas approuvé.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes veilleront à ce que les tarifs imposés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et qu'ils ne font pas l'objet de remises.

ARTIKEL 14

Personeel

1. Op basis van wederkerigheid mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vertegenwoordigers hebben alsook het commercieel, operationeel en technisch personeel, zoals vereist in verband met de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Aan deze behoefte aan personeel kan naar goeddunken van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan door eigen personeel van welke nationaliteit ook dan wel door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar bedrijf uitoefent en gemachtigd is deze diensten op dit grondgebied te verrichten.

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

4. In de mate waarin hun nationale wetgeving zulks toestaat doen beide Overeenkomstsluitende Partijen afstand van het vereiste van werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

ARTIKEL 15

Verkoop en inkomsten

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

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

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

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het batig saldo van ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen luchtvaartmaatschappijen op haar grondgebied. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de gangbare buitenlandse marktkoersen voor lopende betalingen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indienen. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling van elke vorm van belasting naar het inkomen en op winsten door deze luchtvaartmaatschappijen verkregen op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van elke belasting op de omzet of het vermogen.

Deze bepaling is niet van toepassing 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 nog van kracht zijnde vergunningen verleend aan hun onderscheiden aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tevens wisselen zij afschriften uit van de nog van kracht zijnde bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingen en goedgekeurde diensttabellen.

ARTICLE 14

Personnel

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

2. Les entreprises de transport aérien désignées pourront, à leur gré, satisfaire à ces besoins en recourant à leur propre personnel quelque soit sa nationalité ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

3. Lesdits représentants et employés seront soumis aux 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 dans un délai minimum, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et au personnel mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

4. Dans la mesure où leurs lois nationales le permettent, 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 représentants.

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

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

2. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels en vigueur 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 des changes pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou bénéfices que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie Contractante, de l'exploitation de services 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 leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante, ou à travers de ce dernier, elles échangeront également 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. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zolang vooraf als mogelijk is, de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij afschriften verschaffen van tarieven, dienstregelingen, en wijzigingen daarvan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, inclusief de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en alle andere inlichtingen waardoor ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden aangetoond dat de bepalingen van deze Overeenkomst behoorlijk worden nageleefd.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgen betreffende het verkeersvolume op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in- en ontscheping.

ARTIKEL 17

Overleg

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

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

ARTIKEL 18

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderling overleg 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 scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen.

3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt :

Elke Overeenkomstsluitende Partij wijst een scheidsman aan binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, langs diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een verzoek heeft ontvangen om het geschil aan een scheidsman voor te leggen. Deze twee scheidsmannen wijzen in onderling overleg een derde scheidsman aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen.

De derde scheidsman moet een onderdaan zijn van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen de aangegeven termijn een scheidsman aan te wijzen of indien de derde scheidsman 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 van het geval, een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

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

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

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij draagt de noodzakelijke kosten en de vergoeding voor haar scheidsman; de vergoeding en de noodzakelijke kosten voor de derde scheidsman alsmede de kosten voortvloeiend uit de activiteit van het scheidsgerecht worden gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen gedragen.

2. Chaque Partie Contractante veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, des horaires avec 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 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 ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

ARTICLE 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 à la mise en œuvre satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

ARTICLE 18

Règlements des différends

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

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un 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 désigne pas d'arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.

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

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à la décision ainsi prise, l'autre Partie Contractante sera fondée à demander l'application de l'article 5 du présent Accord.

5. Chaque Partie Contractante paiera les dépenses et la rémunération nécessaires pour son arbitre; la rémunération du troisième arbitre et les dépenses nécessaires pour ce dernier, ainsi que celles inhérentes aux devoirs d'arbitrage, seront partagées à parts égales entre les Parties Contractantes.

ARTIKEL 19

Wijzigingen

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

2. Indien er een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt dat beide Overeenkomstsluitende Partijen bindt, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit Artikel teneinde 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 in afspraak tussen de Luchtvaartautoriteiten kan worden aangepast via een administratief akkoord.

ARTIKEL 20

Beëindiging

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

Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

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

ARTIKEL 21

Registratie

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

ARTIKEL 22

Inwerkingtreding

Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg bevestigen dat aan de grondwettelijke vereisten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst is voldaan.

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

Ten blijke waarvan de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan in tweevoud te Brussel, op 22 oktober 1998, in de Macedonische, Engelse, Franse, en Nederlandse taal, zijnde elke tekst rechtsgeldig.

In geval van verschil in uitlegging is de Engelse tekst doorslaggevend.

ARTICLE 19

Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une des dispositions du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu au niveau des autorités aéronautiques et se faire par voie de discussion ou par échange de notes, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

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 en Annexe pourra 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 la voie diplomatique, sa décision de dénoncer mettre fin au présent Accord.

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

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

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

ARTICLE 21

Enregistrement

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

ARTICLE 22

Entrée en vigueur

Chaque Partie Contractante notifiera, par la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, le fait que les formalités constitutionnelles requises en vue de l'entrée en vigueur du présent Accord ont été accomplies.

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 à Bruxelles, le 22 octobre 1998, en deux exemplaires originaux en langues macédonienne, anglaise, française et néerlandaise, chacun des textes faisant également foi.

En cas de divergence dans l'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Annexe
TABLEAU DES ROUTES

1. *Tableau de route I*

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement macédonien.

Points de départ sur le territoire macédonien	Points intermédiaires	Points sur le territoire belge	Points au-delà
Au choix	Au choix	Au choix	Au choix

2. *Tableau de route II*

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement belge.

Points de départ sur le territoire belge	Points intermédiaires	Points sur le territoire macédonien	Points au-delà
Au choix	Au choix	Au choix	Au choix

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

L'exercice de droits de trafic de 5ème liberté est soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Bijlage
ROUTETABEL

1. *Routetabel I*

Routes waarop luchtdiensten mogen uitgevoerd worden door luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Macedonische Regering.

Punten van vertrek op het Macedonische grondgebied	Tussenliggende punten	Punten op het Belgische grondgebied	Verder gelegen punten
Punten naar keuze	Punten naar keuze	Punten naar keuze	Punten naar keuze

2. *Routetabel II*

Routes waarop luchtdiensten mogen uitgevoerd worden door luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Belgische Regering.

Punten van vertrek op het Belgische grondgebied	Tussenliggende punten	Punten op het Macedonische grondgebied	Verder gelegen punten
Punten naar keuze	Punten naar keuze	Punten naar keuze	Punten naar keuze

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

De uitoefening van vijfde vrijheidsrechten dient door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen te worden goedgekeurd.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 2004 — 188

[2004/15006]

30 NOVEMBER 2003. — Koninklijk besluit houdende verdeling van het provisioneel krediet ingeschreven op het programma 14-52-0 van de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2003 en bestemd tot dekking van uitgaven van allerhande aard betreffende het stemrecht van de Belgen, die in het buitenland verblijven

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 27 december 2002 houdende de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2003, inzonderheid op artikel 2.14.9;

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,
COMMERCE EXTERIEUR
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

F. 2004 — 188

[2004/15006]

30 NOVEMBRE 2003. — Arrêté royal portant répartition du crédit provisionnel inscrit au programme 14-52-0 du budget général des dépenses de l'année budgétaire 2003 et destiné à couvrir les dépenses de toute nature relatives à l'exercice du droit de vote par les Belges résidant à l'étranger

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 décembre 2002 contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2003, notamment l'article 2.14.9;