

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

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

F. 2003 — 3924

[C — 2003/15093]

7 FEVRIER 2003. — Loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 2 mai 2000 (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 du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 2 mai 2000, 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. MICHEL

La 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° 2-1187/1.

Rapport, n° 2-1187/2.

Texte adopté par la Commission, n°

Annales parlementaires.

Discussion, séance du 10 octobre 2002.

Vote, séance du 10 octobre 2002.

Chambre

Documents

Projet transmis par le Sénat, n° 50-2071/1.

Rapport, n°

Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 50-2071/2.

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

**FEDERALE OVERHEIDS DIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING**

N. 2003 — 3924

[C — 2003/15093]

7 FEBRUARI 2003. — Wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Zuid-Afrika inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 2 mei 2000 (1) (2)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekraftigen 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 Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Zuid-Afrika, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 2 mei 2000, zullen volkomen gevuld 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. MICHEL

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
M. VERWILGHEN

Nota's

(1) Zitting 2002-2003.

Senaat.

Documenten

Ontwerp van wet ingediend op 31 mei 2002, nr. 2-1187/1.

Verslag, nr. 2-1187/2.

Tekst aangenomen door de Commissie, nr.

Parlementaire Handelingen.

Bespreking, vergadering van 10 oktober 2002.

Stemming, vergadering van 10 oktober 2002.

Kamer

Documenten

Tekst overgezonden door de Senaat, nr. 50-2071/1.

Verslag, nr.

Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekraftiging voorgelegd, nr. 50-2071/2.

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.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of Belgium
and

The Government of the Republic of South Africa
(hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Acknowledging the importance of air transport as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between peoples of the two countries;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows :

ARTICLE 1

Definitions

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

(a) The term "aeronautical authorities" means the respective Ministers responsible for Civil Aviation, or in either case any person or body duly authorized to perform any functions exercised by the said Minister;

(b) The term "agreed service" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo in accordance with agreed capacity entitlements and "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

(c) The term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

(d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(e) The term « airborne equipment » means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;

(f) The term "cargo" includes mail;

(g) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes :

(i) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties, and

(ii) Any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties;

(h) The term "designated airline" means an airline or airlines designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

(i) The term "ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities;

(j) The term "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;

(k) The term "tariff" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail; and

(l) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

ARTICLE 2

Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in his Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex.

2 Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy the following rights :

(a) The right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) The right to make stops in that territory for non-traffic purposes; and

(c) The right to land in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo while operating an agreed service.

3. Airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in sub-article (2)(a) and (b).

4. Nothing in sub-article (2) shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of uplifting in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and for discharge at another point in the territory of that other Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party are unable to operate a service on their normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

ARTICLE 3

Designation and authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, any such designation.
2. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before :
 - (a) The Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated, pursuant to sub-article (1), an airline for the specified routes; and
 - (b) The Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay, the appropriate operating permission to the airline concerned (subject to the provisions of Article 4 [Revocation and Limitation of Authorization]).
3. For the purpose of granting the appropriate operating authorization under sub-article (2), the aeronautical authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and the regulations normally applied to the operation of international air services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.

ARTICLE 4

Revocation and limitation of authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, with respect to the designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently, at any time during the exercise of the rights by the designated airline concerned :
 - (a) In the event of failure by the airline to qualify under or to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of that Contracting Party in conformity with the Convention;
 - (b) in the event that the aeronautical authorities of that Contracting Party are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
 - (c) In the event the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in sub-article (1) shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 17 (Consultations).

ARTICLE 5

Application of laws, regulations and procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.
2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including laws and regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, quarantine, or in the case of mail, postal laws and regulations) shall be applicable to the passengers, crew, cargo and the aircraft of designated airline of the other Contracting Party while they are in the territory of the first Contracting Party. Such laws and regulations shall be applied equally by each Contracting Party to the passengers, crew, cargo and aircraft of all countries without distinction as to nationality of airline.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and unlawful interference, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 6

Recognition of certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licenses were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under sub-article (2) of Article 2 (Grant of Rights), certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, and that difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under sub-article (2) of Article 16 (Safety), request consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement with the aeronautical authorities of the first Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement.

ARTICLE 7

Customs duties and other charges

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airline of one contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties and charges, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and other national duties and charges :

(a) Aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, and intended for use on board aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;

(b) Spare parts (including engines) and normal airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services; and

(c) Fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airline of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The normal airborne equipment, as well as spare parts (including engines), Aircraft stores, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in sub-article (1) retained on board aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of those customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs laws and procedures of that Contracting Party.

4. The exemptions provided for by this Article shall be available in situations where the designated airline of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in sub-articles (1) and (2) provided such other airline similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

ARTICLE 8

Principles governing the operation of agreed services

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party in the exercise of its rights and entitlements set out in this Agreement, including, but not limited to, restrictions upon the sale of air transportation, the payment for goods, services or transactions, or the repatriation of excess currencies by the airline, and the import, installation and use of computer equipment.

2. To the extent that the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airline are being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations, which may be through the diplomatic channel, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

4. The capacity to be provided by the designated airline of each Contracting Party will bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the agreed routes and will have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo between the Contracting Parties.

5. Provision by designated airline for the carriage of traffic originating in or destined for points on its specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to :

(a) The requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which have designated the airline;

(b) The traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services; and

(c) The requirements of through airline operations.

6. The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airline of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airline concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

ARTICLE 9

Change of aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party provided that :

(a) Aircraft used beyond the point of change of aircraft either inside or beyond the territory of the other Contracting Party shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be; and

(b) When more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sector of its change of aircraft operations.

ARTICLE 10

Commercial activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

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

4. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation in any currency.

5. The designated airline of one Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency, or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

6. At its option, each designated airline shall, in the territory of the other Contracting Party, have the right to perform its own ground-handling or, where there is more than one provider, contract with an agent of its choice, including any other airlines which perform ground-handling. Where a designated airline is precluded from performing its own ground-handling or contracting with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that designated airline on a basis of equality with all other airlines.

7. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

ARTICLE 11

Tariffs

1. The tariffs for the transportation of traffic between the territories of the Contracting Parties on the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interests of users of air transportation, cost of operations, reasonable profit, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.

2. The tariffs referred to in sub-article (1), shall, wherever possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by following the procedures of the International Air Transport Association for the calculation of tariffs.

3. The tariffs shall be submitted by the designated airline concerned to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities. If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff. In the event that the aeronautical authorities accept a shorter period for the submission of a tariff, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with sub-article (3), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 17 of this Agreement and endeavor to determine the tariff by agreement between them.

5. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. A tariff shall not be prolonged by virtue of this sub-article for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

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

7. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding sub-articles the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors. The prices applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive than those of the said third and fourth freedom airlines.

ARTICLE 12

Timetable

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit to the aeronautical authority of the other Contracting Party for approval, thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted for approval to the aeronautical authority of the other Contracting Party.

ARTICLE 13

Provision of information

The aeronautical authority of each Contracting Party shall provide or shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authority of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airlines between points in the territory of the other Contracting Party and other points on the specified routes showing the points of embarkation and disembarkation.

ARTICLE 14

Transfer of funds

The designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in local or freely convertible currencies, and to convert their funds into any freely convertible currency and to transmit them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws, regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be effected at the rate of exchange in accordance with the respective applicable national laws and regulations governing current payments, and shall not be subject to any charges except service charges levied for such transactions.

ARTICLE 15

Airport, services and facility charges

1. The charges imposed on the designated airline of one Contracting Party by the responsible charging bodies of the other Contracting Party for the use by the designated airline of airport, airways and other civil aviation facilities and services shall not be higher than those imposed by such Contracting Party on its own designated airline engaged in similar international operations using similar aircraft and associated facilities and services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organization. Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airlines of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable them to express and have their views taken into account before any changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to, or permit responsible bodies to give preference to, its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international operations in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and other associated facilities under its control.

ARTICLE 16

Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety Standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of sub-article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement.

2. When immediate action is essential to the safety of airline operations, a Contracting Party may take action under sub-article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorization) prior to consultations.

3. The other Contracting Party with the safety provisions of this Article shall discontinue any action taken by one Contracting Party in accordance with sub-articles (1) and (2) upon compliance.

ARTICLE 17

Aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties affirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference, forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971 and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in sub-article (4) above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in sub-article (4) above applied by the other Contracting Party to entry into, departure from, or sojourn in, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to apply security controls to passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat to civil aviation.

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful act against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life.

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of sub-article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under sub-article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorization) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this sub-article shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this article.

ARTICLE 18

Consultations

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Article 15 (Safety) and Article 16 (Aviation Security) such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

ARTICLE 19

Amendment of agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.
2. Any such amendment agreed by the Contracting Parties shall be effected by an Exchange of Notes and shall come into effect on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of nationally required procedures.
3. The Annex to this Agreement may be amended in writing between the Aeronautical authorities and such amendment shall take effect on a date to be determined by them.
4. If the provisions of a multilateral agreement or convention concerning air transport come into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with those provisions of that Agreement or Convention.

ARTICLE 20

Settlement of disputes

1. Any disputes except those which may arise with respect to specific tariff filings, relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled by negotiations between the Contracting Parties, either through discussion, correspondence or the use of diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. Within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.
3. The Tribunal shall determine its own procedure.
4. Subject to the final decision of the Tribunal, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the interim costs of arbitration.
5. The Contracting Parties shall undertake to comply with any provisional ruling and the final decision of the Tribunal.

ARTICLE 21

Termination of agreement

1. Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party.
2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

ARTICLE 22

Registration of agreement and amendments

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 23

Entry into force

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

The Agreement shall come into force on the first day of the month from the date of the last notification and shall replace the Agreement pertaining to air services between the Contracting Parties signed at Pretoria on 13 November 1967.

Done in duplicate at Brussels on this 2nd day of May 2000, in the English language.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Annexe

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline of the Republic of South Africa :

Points in the Republic of South Africa - intermediate points - points in The Kingdom of Belgium - points beyond.

NOTES

1. The routes may be operated in either direction.

2. The designated airline of the Republic of South Africa may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the Republic of South Africa.

3. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down at points in the Kingdom of Belgium or at points in the Kingdom of Belgium to be set down at a point beyond, or vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline of the Kingdom of Belgium :

Points in the Kingdom of Belgium - intermediate points - points in the Republic of South Africa - points beyond.

NOTES

1. The routes may be operated in either direction.

2. The designated airline of the Kingdom of Belgium may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the Kingdom of Belgium.

3. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down at points in the Republic of South Africa or at points in the Republic of South Africa to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

TRADUCTION

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE D'AFRIQUE DU SUD ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE RELATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE ET AU-DELA DE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS

Les Gouvernements de la République d'Afrique du Sud et du Royaume de Belgique (ci-après dénommés "Parties Contractantes");

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Reconnaissant l'importance du transport aérien en tant que moyen de création et de préservation de l'amitié, de l'entendement et de la coopération entre les populations des deux pays;

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale;

Désireux de conclure un Accord afin d'établir des services aériens entre et au-delà de leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1^{er}

Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement, on entend par :

(a) "autorités aéronautiques" : les Ministres respectifs responsables de l'Aviation Civile ou dans les deux cas toute autre personne ou autorité habilitée à exercer les fonctions qu'exercent lesdits Ministres;

(b) "Services convenus" : les services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord pour le transport de passagers et de marchandises en respect des capacités convenues accordées, et par "route spécifiée" : une route spécifiée dans l'Annexe au présent Accord;

(c) "Accord" : le présent Accord, son Annexe établie en vue de son application et toute modification à l'Accord ou à l'Annexe;

VERTALING

OVEREENKOMST TUSSEN DE REGERINGEN VAN DE REPUBLIEK ZUID-AFRIKA EN HET KONINKRIJK BELGIE INZAKE LUCHTDIENSTEN TUSSEN EN VIA HUN ONDERSCHEIDEN GRONDGEBIEDEN

De Regeringen van de Republiek Zuid-Afrika en het Koninkrijk België (hierna Overeenkomstsleutende Partijen genoemd),

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

Erkennende de belangrijkheid van luchtvervoer als middel voor het scheppen en bewaren van vriendschap, begrip en samenwerking tussen de volkeren van de twee landen;

Geleid door de wens bij te dragen tot de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart;

Verlangende een Overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Zijn overeengekomen wat volgt :

ARTIKEL 1

Definities

Voor de toepassing van deze Overeenkomst wordt, behoudens andersluidende bepaling in de context, verstaan onder :

(a) « luchtvaartautoriteiten » : de onderscheiden Ministers bevoegd voor de Burgerluchtvaart of in beide gevallen iedere andere persoon of autoriteit diebaarlijk gemachtigd is om de functie van de genoemde Ministers waar te nemen;

(b) « overeengekomen diensten » : geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers en vracht met inachtneming van de overeengekomen capaciteitstoewijzing en onder « omschreven route » : een route omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst;

(c) « Overeenkomst » : deze Overeenkomst, haar Bijlage opgemaakt ter uitvoering daarvan, en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;

(d) "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" : ces termes ont respectivement la signification qui leur est attribuée dans l'article 96 de la Convention;

(e) "équipement embarqué" : les articles autres que les provisions de bord et pièces de rechange amovibles pour l'usage à bord d'un aéronef en cours de vol y compris les équipements de première aide et de survie;

(f) "marchandises" : ce terme inclut le courrier;

(g) "Convention" : la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944 et comprenant :

(i) toute Annexe ou toute modification adoptée en vertu de l'article 90 de la Convention pourvu que cette Annexe ou modification soit en vigueur pour les deux Parties Contractantes à un moment donné, et

(ii) toute modification entrée en vigueur en vertu de l'Article 94 (a) de la Convention et ratifiée par les deux Parties Contractantes;

(h) "entreprise de transport aérien désignée" : une ou des entreprises de transport aérien désignées et autorisées conformément à l'article 3 (Désignation et Autorisation) du présent Accord;

(i) "assistance en escale" : ce terme inclut l'assistance aux passagers, à la manutention des marchandises et bagages ainsi que la fourniture d'approvisionnement, tout en n'étant pas limité à cela;

(j) "pièces de rechange" : les articles pour la réparation et le remplacement destinés à l'incorporation dans l'aéronef y inclus les moteurs;

(k) "tarif" : les prix que les entreprises de transport aérien désignées appliquent pour le transport de passagers et de marchandises ainsi que les conditions sous lesquelles ces prix s'appliquent mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions pour le transport de courrier;

(l) "territoire" : pour un Etat ce terme a la signification qui lui est attribuée dans l'Article 2 de la Convention.

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord afin de permettre à son entreprise de transport aérien désignée d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe.

2. Conformément aux dispositions du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante bénéficiera des droits suivants :

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

(b) faire des escales non commerciales dans ledit territoire, et

(c) faire des escales dans le territoire de l'autre Partie Contractante afin d'y embarquer et débarquer des passagers et des marchandises en trafic international lors de l'exploitation d'un service convenu.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie Contractante autres que celles désignées suite à l'Article 3 (Désignation et Autorisation) du présent Accord bénéficieront des droits spécifiés dans les paragraphes (2) (a) et (b).

4. Rien dans le paragraphe (2) ne saurait être interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des passagers et des marchandises 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.

5. Si par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie Contractante sont dans l'impossibilité d'exploiter un service sur leurs routes normales, l'autre Partie Contractante mettra tout en œuvre pour faciliter l'exploitation continue d'un tel service par des réarrangements appropriés et temporaires de ces routes tel que cela a été décidé mutuellement par les Parties Contractantes.

(d) « luchtdienst », « internationale luchtdienst », « luchtvaartmaatschappij » en « landing voor andere dan verkeersdoeleinden » : deze termen hebben dezelfde betekenis als in artikel 96 van het Verdrag;

(e) « ingeladen uitrusting » : de andere artikelen dan boordproviand en losse reserveonderdelen voor gebruik aan boord van een luchtvaarttuig tijdens de vlucht, inbegrepen de eersthulp - en overlevingsuitrustingen;

(f) « vracht » : dit begrip omvat ook post;

(g) « Verdrag » : het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld, met inbegrip van :

(i) elke Bijlage of elke wijziging aangenomen krachtens artikel 90 van het Verdrag voor zover deze Bijlage of wijziging op enig tijdstip van kracht is voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, en

(ii) elke wijziging in werking getreden krachtens artikel 94 (a) van het Verdrag en bekraftigd door de beide Overeenkomstsluitende Partijen;

(h) « aangewezen luchtvaartmaatschappij » : één of meer luchtvaartmaatschappijen aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en exploitatievergunning) van deze Overeenkomst;

(i) « grondafhandeling » : zonder ertoe beperkt te zijn, omvat deze term het opvangen van passagiers, het behandelen van vracht en bagage en het leveren van bevoorradingen;

(j) « reserveonderdelen » : herstellings- en vervangingsonderdelen bestemd voor het luchtvaartuig, motoren inbegrepen;

(k) « tarieven » : de prijzen aangerekend door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen voor het vervoer van passagiers en vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen toegepast worden echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;

(l) « grondgebied » : met betrekking tot een Staat heeft deze term dezelfde betekenis als in Artikel 2 van het Verdrag.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten omschreven in deze Overeenkomst om de door haar aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat te stellen internationale luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage tot stand te brengen en te exploiteren.

2. Overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst, geniet(en) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten :

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

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

(c) om bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen voor het laten in- en uitstappen van passagiers en het in- en uitladen van vracht in internationaal verkeer.

3. De andere luchtvaartmaatschappijen dan deze aangewezen door elke Overeenkomstsluitende Partij krachtens Artikel 3 (Aanwijzing en exploitatievergunning) van deze Overeenkomst genieten eveneens de rechten omschreven in de ledien (2) (a) en (b).

4. Geen van de in lid (2) genoemde rechten wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende partij passagiers en vracht op te nemen om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. Indien wegens een gewapend geschil, politieke ongeregeldheden en ontwikkelingen of speciale en ongewone omstandigheden, de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij verhinderd worden een dienst op de normale routes te exploiteren, neemt de andere Overeenkomstsluitende Partij alle nodige maatregelen om een continue exploitatie van zulke dienst te vergemakkelijken via door de Overeenkomstsluitende Partijen gezamenlijk besliste gepaste, tijdelijke herschikkingen van deze routes;

ARTICLE 3

Désignation et autorisation

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

2. Les services convenus peuvent débuter à tout moment, entièrement ou en partie, mais pas avant que

(a) la Partie Contractante, qui a obtenu les droits, ait désigné conformément au paragraphe (1) une entreprise de transport aérien pour les routes convenues; et que

(b) la Partie Contractante octroyant les droits ait donné sans trop de délais l'autorisation appropriée d'exploitation à l'entreprise de transport aérien concernée (conformément aux dispositions de l'article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation)).

3. Afin d'octroyer les autorisations appropriées d'exploitation conformément au paragraphe (2), les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent exiger que l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante leur prouve qu'elle est à même de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements habituellement appliqués à l'exploitation de services aériens internationaux par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention.

ARTICLE 4

Révocation et limitation de l'autorisation

1. A l'égard de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante ont le droit de refuser les autorisations visées à l'article 3 (Désignation et Autorisation) du présent Accord, de révoquer ou de suspendre ces autorisations ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, à tout moment au cours de l'exercice des droits par l'entreprise de transport aérien désignée concernée.

(a) si l'entreprise ne peut prouver qu'elle est en mesure de remplir ou de se conformer aux lois et règlements appliqués normalement par les autorités aéronautiques de cette Partie Contractante conformément à la Convention;

(b) si pour les autorités aéronautiques de cette Partie Contractante la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ses ressortissants; ou

(c) si l'entreprise de transport aérien enfreint les conditions énoncées dans le présent Accord.

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

ARTICLE 5

Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures de chaque Partie Contractante régissant l'entrée dans et la sortie de son territoire d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation de tels aéronefs seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante à l'entrée dans et jusqu'au départ y compris le départ lui-même dudit territoire.

2. Les lois, règlements et procédures d'une Partie Contractante régissant l'entrée, le séjour et le départ du territoire de passagers, équipages, marchandises et aéronefs (y compris les lois et règlements relatifs à l'entrée, la sortie, la sécurité aérienne, l'immigration, les passeports, les douanes, la quarantaine ou dans le cas du courrier, les lois et règlements postaux) seront applicables aux passagers, équipages, marchandises et aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante pendant leur séjour dans le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces lois et règlements seront appliqués équitablement par chaque Partie Contractante aux passagers, équipages, marchandises et aéronefs de tous les pays sans distinction quant à la nationalité des aéronefs.

ARTIKEL 3

Aanwijzing en exploitatievergunning

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de omschreven routes alsook zulke aanwijzing schriftelijk in te trekken.

2. De overeengekomen diensten mogen op elk ogenblik, geheel of gedeeltelijk, aangevangen worden doch pas na dat :

(a) de Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten verkrijgt, overeenkomstig lid (1) een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen voor de omschreven routes; en dat

(b) de Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten verleent, overeenkomstig de bepalingen van artikel 4 (Intrekking en beperking van de exploitatievergunning) zo snel mogelijk de gepaste exploitatievergunning aan de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft afgegeven.

3. Met het oog op de afgifte van een gepaste exploitatievergunning overeenkomstig lid (2), mogen de luchtvaartautoriteiten van iedere Overeenkomstsluitende Partij eisen dat de luchtvaartmaatschappij aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij ten genoegen bewijst dat ze in staat is te voldoen aan de bepalingen opgelegd door de wetten en reglementen die normalerwijze door deze autoriteiten met inachtneming van de bepalingen van het Verdrag op de exploitatie van internationale luchtdiensten worden toegepast.

ARTIKEL 4

Intrekking en beperking van de exploitatievergunning

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben ten aanzien van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de in artikel 3 (Aanwijzing en exploitatievergunning) van deze Overeenkomst bedoelde vergunning te weigeren, in te trekken of te schorsen of er op ieder ogenblik tijdens de uitoefening van de rechten door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappij, tijdelijk of blijvend voorwaarden aan te verbinden :

(a) indien de luchtvaartmaatschappij niet kan aantonen dat zij op grond van de wetten en voorschriften, die door die luchtvaartautoriteiten in overeenstemming met het Verdrag gewoonlijk worden toegepast, in aanmerking komt en in staat is ze na te leven;

(b) indien ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende partij niet is aangetoond dat een aanzienlijk deel van de eigendom en de daadwerkelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij onderdanen ervan; of

(c) indien de luchtvaartmaatschappij de exploitatie niet verricht in overeenstemming met de in deze overeenkomst gestelde voorwaarden.

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 (Overleg) tenzij onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk is om verdere inbreuken op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 5

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van elke Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot en het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen gebruikt voor internationale luchtdiensten of de exploitatie en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnengaan in, het verlaten van en gedurende het verblijf binnen dat grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en de procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnengang, het verblijf op en het vertrek uit het grondgebied van passagiers, bemanningen, vracht en luchtvaartuigen (inbegrepen de wetten en voorschriften inzake binnengang, vertrek, luchtveiligheid, immigratie, paspoorten, douane, quarantaine of in geval van post de postwetten en -voorschriften) zijn van toepassing op passagiers, bemanning, vracht en luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij tijdens het verblijf op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij. Deze wetten en voorschriften worden door elke Overeenkomstsluitende Partij gelijkelijk toegepast op passagiers, bemanningen, vracht en luchtvaartuigen van alle landen zonder onderscheid qua nationaliteit van de luchtvaartuigen.

3. Des passagers, bagages et marchandises en transit direct sur le territoire de chaque Partie Contractante et ne quittant pas l'aire de l'aéroport réservée à cet effet ne seront, sauf pour des mesures de sécurité contre la violence et l'intervention illégale, soumis qu'à un contrôle sommaire. Les bagages et marchandises en transit direct seront exemptés de droits de douane et toutes taxes similaires.

ARTICLE 6

Reconnaissance de certificats 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 à condition que lesdits certificats ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie Contractante se réserve le droit toutefois de refuser de reconnaître aux fins de vols effectués suite aux droits accordés en application du paragraphe (2) de l'article 2 (Octroi de droits) les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

2. Si les priviléges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par une Partie Contractante permettent des différences par rapport aux normes établies en vertu de la Convention et que ces différences ont été notifiées à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent, sans porter préjudice aux droits de la première Partie Contractante repris au paragraphe (2) de l'article 16 (Sûreté), demander des consultations conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord avec les autorités aéronautiques de la première Partie Contractante afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante justifiera l'application de l'article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation) du présent Accord.

ARTICLE 7

Droits de douane et autres charges

1. Les aéronefs exploités sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante ainsi que l'équipement normal, les carburants, les huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris la nourriture, les boissons, les boissons alcoolisées, le tabac et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées par ceux-ci durant le vol) et les autres articles destinés à ou utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien en transport aérien qui sont à bord d'un tel aéronef seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exemptés de tous droits de douane et taxes pour autant que cet équipement, ces fournitures et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Seront également exemptés de droits de douane, de droits d'accise, de frais d'inspection et d'autres taxes et droits nationaux :

(a) les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie Contractante et destinées à être utilisées à bord de l'aéronef exploité sur un service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante;

(b) les pièces de rechange (y compris les moteurs) et l'équipement normal embarqué, importés dans le territoire d'une Partie Contractante pour l'entretien ou la réparation de l'aéronef exploitant les services convenus; et

(c) les carburants, les huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants destinés à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante en vue d'approvisionner les aéronefs exploitant les services convenus et ce même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur toute partie du voyage au-dessus du territoire de l'autre Partie Contractante où elles ont été prises à bord.

3. Passagers, bagage et vracht op doorreis via het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij en die de daartoe bestemde ruimte van een luchthaven niet verlaten, worden, behoudens veiligheidsmaatregelen tegen geweld en onwettig handelen, hoogstens onderworpen aan een vereenvoudigde controle. Bagage en vracht op doorreis worden vrijgesteld van douanerechten en andere gelijkgestelde taksen

ARTIKEL 6

Erkenning van bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij worden gedurende de geldigheidsduur ervan door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits die bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard op grond van en overeenkomstig de normen vastgesteld krachtens het Verdrag. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen uitgereikt door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen te weigeren voor vluchten uitgevoerd op grond van de rechten verleend krachtens lid (2) van artikel 2 (Verlening van rechten).

2. Indien de voorrechten of de voorwaarden voor vergunningen of bewijzen uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij een afwijking ten opzichte van de normen opgelegd door het Verdrag toestaan, en indien deze afwijking medegeleid werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaart-autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende partij, zonder afbreuk te doen aan de rechten verleend aan de eerste Overeenkomstsluitende Partij krachtens lid (2) van artikel 16 (Beveiliging), om overleg vragen met de luchtvaartautoriteiten van de eerste Overeenkomstsluitende Partij krachtens artikel 17 (Overleg) van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat deze praktijk voor hen aanvaardbaar is. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, bestaat er grond voor de toepassing van artikel 4 (Intrekking en beperking van de vergunning) van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 7

Douanerechten en andere lasten

1. De luchtvaartuigen ingezet op de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, alsook de normale uitrusting, de brandstof, de smeeroilén (hydraulische vloeistoffen inbegrepen) en de smeermiddelen, de technische verbruiksvoorraden, de reserveonderdelen (motoren inbegrepen), boordproviand (met inbegrip van eetwaren, dranken, alcohol, tabak en andere producten bestemd voor de verkoop aan of het verbruik in beperkte hoeveelheden door de passagiers tijdens de vlucht) en andere artikelen bestemd voor of uitsluitend gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van het luchtvaartuig en die zich aan boord bevinden, worden bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten en lasten voor zover deze uitrusting, deze voorraden en dit proviand aan boord van het luchtvaartuig blijven tot ze weer worden uitgevoerd.

2. Worden ook vrijgesteld van douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale heffingen en lasten :

(a) boordproviand aan boord gebracht op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en bestemd voor verbruik aan boord van luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een internationale luchtdienst worden gebruikt;

(b) de reserveonderdelen (motoren inbegrepen) en de normale ingeladen uitrusting ingevoerd op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor het onderhoud en de herstelling van luchtvaartuigen gebruikt voor de exploitatie van overeengekomen diensten; en

(c) brandstof, smeeroilén (met inbegrip van hydraulische vloeistof) en smeermiddelen bestemd voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij met het oog op de bevoorrading van luchtvaartuigen gebruikt voor de exploitatie van de overeengekomen diensten en dit zelfs indien deze bevoorradingen bestemd zijn om gebruikt te worden op enig deel van de reis boven het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende Partij waar ze een boord werden genomen.

3. L'équipement normal embarqué ainsi que les pièces de rechange (moteurs y compris), les provisions de bord, les carburants, les huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants et les autres articles mentionnés au paragraphe (1) retenus à bord de l'aéronef exploité par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante ne peuvent être déchargés dans le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux lois et procédures douanières de cette Partie Contractante.

4. Les exemptions prévues dans le présent Article sont également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante a conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante des objets spécifiés aux paragraphe (1) et (2) et ce pour autant que l'autre entreprise de transport aérien bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 8

Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Chaque Partie Contractante prendra les mesures adéquates dans sa juridiction afin d'éliminer toute forme de discrimination ou de pratiques de concurrence déloyale portant préjudice à la position concurrentielle de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante dans l'exercice des droits et prérogatives prévus dans le présent Accord y compris, mais non limitatif, les restrictions, quant à la vente de transport aérien, le paiement des biens, services ou transactions, ou le rapatriement des excédents en devises par l'entreprise de transport aérien et l'importation, l'installation et l'utilisation de matériel informatique.

2. Dans le cas où les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante estiment que leur entreprise de transport aérien désignée est victime de discrimination ou de pratiques déloyales, elles en notifieront les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Des consultations si nécessaire demandées par la voie diplomatique se tiendront aussi vite que possible après la notification à moins que la première Partie Contractante ait constaté à sa satisfaction que le problème s'est résolu entre-temps.

3. Lors de l'exploitation des services convenus l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante 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 celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie des mêmes routes.

4. La capacité fournie par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante aura un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et aura pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport de passagers et de marchandises entre les Parties Contractantes.

5. La fourniture par l'entreprise de transport aérien désignée de transport de trafic originaire ou à destination de points sur les routes spécifiées dans les territoires de pays tiers sera assurée conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

(a) aux exigences du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

(b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien compte tenu des services locaux et régionaux; et

(c) aux exigences de services aériens long-courriers.

6. La capacité qui peut être fournie conformément au présent Article par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante sur les services convenus sera équivalente à celle qui a été décidée entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes avant le commencement des services convenus par les entreprises de transports aériens désignées concernées et par la suite de temps en temps.

3. De normaal ingeladen uitrusting alsook de reserveonderdelen (met inbegrip van motoren) het boordproviand, de brandstof, de smeeroliën (hydraulische vloeistoffen inbegrepen), de smeermiddelen en de andere artikelen opgesomd in lid (1), die zich aan boord bevinden van het luchtvaartuig uitgebaat door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere overeenkomstsluitende Partij, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied uitgeladen worden. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die douaneautoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanewetten en -procedures van deze Overeenkomstsluitende Partij een andere bestemming hebben gekregen.

4. De bij dit Artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij met een andere luchtvaartmaatschappij afspraken heeft gemaakt voor het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in ledien (1) en (2) op voorwaarde evenwel dat deze andere Overeenkomstsluitende Partij aan deze andere luchtvaartmaatschappij gelijkaardige vrijstellingen heeft toegekend.

ARTIKEL 8

Beginselen waarop de exploitatie van overeengekomen diensten steunt

1. Elke overeenkomstsluitende Partij neemt in haar rechtsgebied de gepaste maatregelen om elke vorm van discriminatie of praktijken van oneerlijke mededinging die de concurrentiepositie van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij schaadt in de uitoefening van haar rechten en voorrechten waarin deze Overeenkomst voorziet met inbegrip van, zonder hiertoe evenwel beperkt te zijn, beperkingen op de verkoop van luchtvervoer, de betaling van goederen diensten of transacties, of de overmaking van overschotten aan deviezen door de luchtvaartmaatschappij en de invoer, de installatie en het gebruik van informaticamateriaal.

2. Ingeval de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij van mening zijn dat hun aangewezen luchtvaartmaatschappij het slachtoffer is van discriminatie of oneerlijke praktijken, stellen ze de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij hiervan in kennis. Overleg, eventueel via diplomatische weg, zal zo vlug mogelijk na de kennisgeving plaatsvinden, tenzij de eerste Overeenkomstsluitende Partij ten genoegen heeft vastgesteld dat het probleem ondertussen verholpen werd.

3. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, ten einde de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde routes of op een deel ervan onderhoudt niet al te zeer te schaden.

4. Het capaciteitsaanbod van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij dient nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoeften van het publiek op de omschreven routes en heeft als belangrijkste doel, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, een capaciteit ter beschikking te stellen waarmee aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten vervoersbehoeften van passagiers en vracht tussen de Overeenkomstsluitende Partijen voldaan kan worden.

5. Het verzorgen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van luchtvervoer afkomstig uit of bestemd voor punten op de omschreven routes op de grondgebieden van derde landen geschiedt volgens de algemene beginselen dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op :

(a) de vervoersbehoeften naar en vanuit het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

(b) de vervoersbehoeften van het gebied waarover de luchtvaartmaatschappij vliegt nadat rekening is gehouden met lokale en regionale diensten; en

(c) de eisen die de exploitatie van langeafstandsvluchten stelt.

6. De capaciteit die overeenkomstig dit Artikel door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij op de overeengekomen diensten aangeboden mag worden, stemt overeen met deze beslist door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen voór de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen beginnen met de exploitatie van de overeengekomen diensten en daarna van tijd tot tijd.

ARTICLE 9

Changement d'aéronef

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut pour n'importe quel vol ou tous ses vols sur les services convenus et à sa discrédition changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour autant que :

(a) l'aéronef utilisé au-delà du point de changement d'aéronef dans ou au-delà du territoire de l'autre Partie Contractante soit programmé en correspondance avec un aéronef à l'arrivée ou au départ, selon le cas; et

(b) lorsque plus d'un aéronef est exploité au-delà du point de changement, seul un tel aéronef peut être de taille égale et aucun ne peut être plus grand que l'aéronef utilisé en troisième et quatrième liberté.

2. En vue d'effectuer des opérations de changement d'aéronef, une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser son propre matériel et, conformément aux règlements nationaux, du matériel en location et peut exploiter sous le couvert d'accords commerciaux avec une autre entreprise de transport aérien.

3. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour ces opérations de changement d'aéronef.

ARTICLE 10

Activités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes seront autorisées à installer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des bureaux en vue de promouvoir leur transport aérien et la vente de billets aériens ainsi que d'autres services nécessaires à l'offre de transport aérien.

2. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante sera autorisée à introduire et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie Contractante son personnel de gestion, commercial, opérationnel et technique requis pour assurer du transport aérien.

3. Ces besoins en personnel peuvent au choix de l'entreprise de transport aérien désignée être satisfaits par son propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de cette Partie Contractante.

4. Chaque Partie Contractante octroie à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur son territoire et à son gré par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport et toute personne peut acquérir ces titres dans n'importe quelle monnaie

5. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante aura le droit à son gré de régler ses dépenses locales sur le territoire de l'autre Partie Contractante en monnaie locale ou, pour autant que cela réponde aux règles monétaires, en monnaies librement convertibles.

6. A sa discrédition, chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, de pourvoir en sa propre assistance en escale ou, là où il y a plus d'un fournisseur, sur la base d'un contrat conclu avec un agent de son choix y inclus toutes autres entreprises de transport aérien effectuant de l'assistance en escale. Là où une entreprise de transport aérien désignée est dans l'impossibilité d'effectuer sa propre assistance en escale, ou de conclure un contrat avec un agent de son choix pour cette assistance en escale, ces services devront être rendus à cette entreprise de transport aérien désignée sur une base d'égalité par rapport aux autres entreprises de transport aérien.

7. Les activités susmentionnées seront effectuées en respect des lois et règlements de l'autre Partie Contractante.

ARTIKEL 9

Veranderen van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag op gelijk welke vlucht of op al haar vluchten op de overeengekomen diensten vrij van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voorzover dat :

(a) het luchtvaartuig gebruikt voorbij het veranderingspunt binnen of buiten het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, naar gelang het geval, aansluiting geeft op een aankomend of vertrekend luchtvaartuig; en

(b) wanneer voorbij het veranderingspunt meer dan één luchtvaartuig wordt gebruikt, niet meer dan één ervan even groot en geen enkel groter mag zijn dan het luchtvaartuig gebruikt in derde of vierde vrijheid.

2. Ten behoeve van de verandering van luchtvaartuig, mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij haar eigen en, onder voorbehoud van de nationale reglementen, gehuurd materiaal gebruiken en mag via commerciële akkoorden met een andere luchtvaartmaatschappij samenwerken.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij mag verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken bij het veranderen van luchtvaartuig.

ARTIKEL 10

Handelsactiviteiten

1. Met het oog op de bevordering van luchtvervoer en de verkoop van vliegtuigbiljetten mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren vestigen alsook andere voorzieningen noodzakelijk voor het verzorgen van luchtvervoer.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij mag, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel nodig voor het verzorgen van luchtvervoer, binnenvrengen en ter plaatse houden.

3. Deze behoeften aan personeel kunnen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij voldaan worden met eigen personeel of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft om op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij dergelijke diensten te verlenen.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht luchtvervoer te verkopen op haar grondgebied en, indien zij dat verkiest, via haar vertegenwoordigers. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zulk luchtvervoer te verkopen en eenieder is vrij zodanig vervoer te kopen in eender welke munt.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht haar lokale onkosten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij naar eigen goedvinden te betalen in lokale munt of gelijk welke converteerbare munt mits naleving van de monetaire regels.

6. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft, naar eigen goedvinden, het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar eigen grondafhandeling te verzorgen of, daar waar er verschillende bedrijven werkzaam zijn, te laten verzorgen via een contract afgesloten met een door haar gekozen bedrijf, met inbegrip van alle luchtvaartmaatschappijen die grondafhandeling verzorgen. Daar waar een aangewezen luchtvaartmaatschappij zich in de onmogelijkheid bevindt haar eigen grondafhandeling te verzorgen of een contract af te sluiten met een bedrijf naar keuze voor het verzorgen van de grondafhandeling, worden deze diensten aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij aangeboden tegen gelijke condities als die geldende voor alle andere luchtvaartmaatschappijen.

7. De bovenbedoelde activiteiten worden verricht met naleving van de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTICLE 11

Tarifs

1. Les tarifs à appliquer pour le transport de trafic entre les territoires des Parties Contractantes sur les services convenus seront établis à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents y compris l'intérêt des usagers du transport aérien, des frais d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur toute partie des routes spécifiées.

2. Les tarifs dont question au paragraphe (1) seront, si possible, convenues par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes après consultation des autres entreprises de transport aérien opérant sur la totalité ou une partie de la route et un tel accord sera, si possible, obtenu en respectant les procédures de l'Association Internationale de Transporteurs Aériens pour le calcul des tarifs (IATA).

3. Les tarifs seront soumis par l'entreprise de transport aérien désignée concernée aux autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, un délai plus court peut être accepté par les autorités aéronautiques. Si dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception, les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante n'ont pas notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur désaccord quant aux tarifs qui leur ont été soumis, ces tarifs seront considérés comme approuvés et entreront en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé. Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera moins de trente (30) jours.

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

5. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent Article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi. Un tarif ne sera pas prolongé en vertu de ce paragraphe pour plus de douze (12) mois après la date de son expiration.

6. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront d'assurer que les tarifs appliqués et perçus conformément aux tarifs approuvés par eux ne soient pas sujets à rabais.

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

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

ARTICLE 12

Horaires

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante soumettra pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente (30) jours en avance, les horaires de ces services prévus en spécifiant la fréquence, le type d'aéronef, la configuration et le nombre de sièges mis à disposition du public.

2. Toute modification ultérieure apportée aux horaires approuvés d'une entreprise de transport aérien désignée sera soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

ARTIKEL 11

Tarieven

1. De tarieven voor vervoer van passagiers en vracht op de overeengekomen diensten tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen worden vastgesteld op een billijk prijsniveau waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren met inbegrip van de belangen van de gebruikers van luchtvervoer, de exploitatiekosten, een behoorlijke winstmarge en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen op een willekeurig deel van de omschreven routes.

2. De tarieven bedoeld in lid (2) worden zo veel mogelijk overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen na overleg met de andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk de route bedienen en dergelijke overeenkomst zal zo veel mogelijk worden bereikt door de procedures te volgen die door de International Air Transport Association (IATA) voor de berekening van tarieven worden gehanteerd.

3. De tarieven worden door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappij aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd en dienen ten minste vijfenveertig (45) dagen vóór de voorgestelde datum van invoering in hun bezit te zijn. In bijzondere gevallen, kunnen de luchtvaartautoriteiten een kortere termijn aanvaarden. Indien binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van ontvangst, de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet in kennis hebben gesteld van hun bezwaren tegen het aan hen voorgelegde tarief, worden deze tarieven beschouwd als zijnde aanvaard en worden ze van kracht op de in het tariefvoorstel vermelde datum. Ingeval de luchtvaartautoriteiten een kortere termijn voor indiening van een tarief afspreken, kunnen zij tevens overeenkomen dat de termijn voor de kennisgeving van bezwaren minder dan dertig (30) dagen bedraagt.

4. Indien overeenkomstig lid (3) bezwaren worden medegedeeld, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst overleg en trachten ze gezamenlijk een tarief te bepalen.

5. Een tarief vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit artikel blijft van kracht tot er een nieuw tarief wordt vastgesteld. Krachtnets dit lid mag een tarief met niet meer dan twaalf (12) maanden verlengd worden na de datum waarop het anders zou zijn vervallen.

6. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zullen erop toezien dat op de tarieven aangerekend en betaald overeenkomstig de door hen goedgekeurde tarieven geen kortingen worden toegestaan.

7. Onverminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande ledien van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de secties van de overeengekomen diensten waar zij vijfdevrijheidsrechten uitoefenen, hetzelfde tarief bieden als de luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierdevrijheidsrechten uitoefenen op die secties.

De luchtvaartmaatschappijen die vijfdevrijheidsrechten uitoefenen, mogen geen lagere tarieven noch minder beperkende tariefvooraarden toepassen dan de luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierdevrijheidsrechten uitoefenen.

ARTIKEL 12

Dienstregeling

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij legt dertig (30) dagen op voorhand de dienstregeling van de door haar geplande diensten met opgave van de frequentie, het luchtvaartuigtype, de configuratie en het aantal zetels ter beschikking van het publiek, ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Elke latere wijziging aangebracht aan de goedgekeurde dienstregeling van een aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTICLE 13**Fourniture d'informations**

Sur demande, les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante fournissent ou invitent ses entreprises de transport aérien désignées à fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante des relevés statistiques périodiques ou autres normalement nécessaires à la révision de l'exploitation des services convenus y compris mais non limité à des statistiques relatives au trafic transporté par ses entreprises de transport aérien désignées entre les points sur le territoire de l'autre Partie Contractante et les autres points sur les routes spécifiées en indiquant les points d'embarquement et de débarquement.

ARTICLE 14**Transfert de fonds**

L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante aura le droit de vendre des titres de transport aérien en monnaie locale ou librement convertible et de convertir leurs fonds en toute monnaie librement convertible et de les transférer à leur guise à partir du territoire de l'autre Partie Contractante. Conformément aux lois nationales, règles et la politique de l'autre Partie Contractante, la conversion et le transfert de fonds provenant de l'exercice normal de leur exploitation sera effectué à un taux de change qui est en conformité avec les lois nationales respectives applicables et les règles régissant les paiements courants et ne sera pas sujet à quelconque taxe sauf celles appliquées pour de telles transactions.

ARTICLE 15**Droits d'aéroport, de services et de facilitation**

1. Les droits imposés à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante par les organismes compétents à cet effet de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation par l'entreprise de transport aérien désignée des aéroports, des voies aériennes et autres installations d'aviation civile et services ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés par cette Partie Contractante à sa propre entreprise de transport aérien désignée assurant des exploitations internationales en utilisant des aéronefs, des installations et des services analogues.

2. Chaque Partie Contractante envisagera la tenue de consultations entre ses organismes compétents pour percevoir ces droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les installations et services. Si possible, ces consultations se dérouleront par l'entremise des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toute proposition de changements dans les droits cités dans le présent article devrait être donnée avec un préavis raisonnable aux entreprises de transport aérien désignées conjointement avec toute information et toutes données adéquates susceptibles de leur permettre d'exprimer leurs vues et de les faire prendre en considération avant que tout changement ne soit effectué.

3. Aucune des Parties Contractantes ne favorisera ou permettra aux autorités compétentes pour percevoir les droits de favoriser sa propre entreprise de transport aérien ou toute autre par rapport à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante engagée dans des exploitations internationales similaires en matière d'application des droits de douane, d'immigration, de quarantaine et d'autres réglementations similaires ou quant à l'usage des aéroports, voies aériennes, services de trafic aérien et autres installations y afférentes tombant sous son contrôle.

ARTICLE 16**Sécurité**

1. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie Contractante en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs et d'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si par suite de telles consultations, une Partie Contractante estime que l'autre Partie Contractante n'applique pas ou ne gère pas effectivement des normes et des exigences de sécurité dans ces domaines qui sont au moins équivalentes aux normes minimales

ARTIKEL 13**Informatieverstrekking**

Op aanvraag, zenden de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij periodieke statistische of andere staten of verzoeken hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen hetzelfde te doen met het oog op de herziening van de exploitatie van de overeengekomen diensten met inbegrip van, maar niet beperkt tot de statistiek inzake het luchtvervoer verricht door haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen tussen de punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en de andere punten op de omschreven routes met vermelding van de punten waar passagiers in- of uitstappen en vracht wordt in- of uitgeladen.

ARTIKEL 14**Overmaking van fondsen**

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht om luchtvervoer in lokale of in vrij converteerbare valuta te verkopen en om haar fondsen in elke vrij converteerbare munt om te wisselen en ze naar genoegen over te maken vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Krachtens de nationale wetten, voorschriften en beleidslijnen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dienen de omwisseling en de overmaking van fondsen afkomstig van hun normale activiteiten te geschieden tegen een rentevoet in overeenstemming met de respectieve, toepasselijke nationale wetten en voorschriften inzake lopende betalingen en worden aan geen andere kosten onderworpen dan de normale bankkosten op dergelijke transacties.

ARTIKEL 15**Rechten inzake luchthavens, diensten en voorzieningen**

1. De rechten die door de ter zake bevoegde diensten van een Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden aangerekend voor het gebruik van luchthavens, luchtwegen en andere burgerluchtvaartvoorzieningen en -diensten mogen niet meer bedragen dan die opgelegd door deze Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij die instaat voor gelijkaardig internationale luchtvervoer met gelijkwaardige luchtvaartuigen en bijbehorende voorzieningen en diensten.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar bevoegde diensten die de rechten aanrekenen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de voorzieningen en diensten gebruik maken. Indien mogelijk zal dit overleg geschieden via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen bepaald onder dit artikel dient zoveel mogelijk tijdig kennisgeving te worden gedaan aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen samen met elke relevante informatie of data die hen in staat moet stellen hun standpunt te uiten zodanig dat ermee rekening kan worden gehouden voordat enige wijziging wordt ingevoerd.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen geeft inzake de toepassing van douanerechten, immigratie-, quarantaine- en gelijkaardige reglementeringen of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtvaartdiensten en andere bijbehorende voorzieningen die onder haar controle vallen een voorkeursbehandeling aan de eigen of aan gelijk welke andere luchtvaartmaatschappij ten nadele van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor gelijkaardige internationale exploitaties en staat evenmin toe dat haar ter zake bevoegde diensten dit wel zouden doen.

ARTIKEL 16**Veiligheid**

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij mag om overleg vragen omtrent de veiligheidsnormen die de andere Overeenkomstsluitende Partij hanteert inzake luchtvaartvoorzieningen, bemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Indien na dergelijk overleg, een Overeenkomstsluitende Partij van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij op deze gebieden geen veiligheidsnormen en eisen, die ten minste gelijk zijn aan de minimale normen toegepast volgens het Verdrag, daadwerkelijk

pouvant être mises en place conformément à la Convention, l'autre Partie Contractante sera mise au courant de ces constatations et des mesures considérées nécessaires à prendre pour se conformer à ces normes standards. L'autre Partie Contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Si l'autre Partie Contractante ne prend pas les mesures appropriées endéans une période raisonnable et en tout cas endéans les quinze (15) jours, cela constitue une base pour l'application du paragraphe (1) de l'article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation) du présent Accord.

2. Si une action immédiate est essentielle pour la sécurité des exploitations aériennes, la Partie Contractante peut agir sous le couvert du paragraphe (1) de l'article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation) et ce avant des consultations.

3. Toute action prise par une Partie Contractante en application des paragraphes (1) et (2) prendra fin lorsque l'autre Partie Contractante aura satisfait aux dispositions en matière de sécurité du présent article.

ARTICLE 17

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les Parties Contractantes affirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations en droit international, les Parties Contractantes se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs signé 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, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et tout autre accord multilatéral concernant la sûreté de l'aviation civile liant les deux Parties Contractantes.

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

4. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes.

5. De plus, les Parties Contractantes 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 aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont d'application sur les Parties Contractantes. Dans cet esprit, chaque Partie Contractante attirera l'attention de l'autre Partie Contractante sur toute divergence entre ces règlements et pratiques nationales et les normes de sûreté de l'Aviation dans les Annexes citées au paragraphe (4) ci-dessus. Chaque Partie Contractante peut à tout moment demander des consultations immédiates avec l'autre Partie Contractante pour examiner ces divergences.

6. Chaque Partie Contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs soient invités à observer les dispositions de sûreté de l'aviation reprises au paragraphe (4) ci-dessus imposées par l'autre Partie Contractante pour l'entrée sur, le départ du ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante s'assurera que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire en vue de protéger les aéronefs ainsi que des contrôles de sûreté des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord aient lieu avant et pendant 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 l'aviation civile contre une menace particulière.

hanteert en toepast, wordt de andere Overeenkomstsluitende Partij op de hoogte gebracht van die opmerkingen en van de nodige maatregelen die genomen dienen te worden om te beantwoorden aan deze minimumnormen. De andere Overeenkomstsluitende Partij neemt dan de nodige maatregelen om hieraan te verhelpen. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij niet de nodige maatregelen neemt binnen een redelijke termijn en in ieder geval binnen vijftien (15) dagen, bestaat er grond voor de toepassing van lid (1) van artikel 4 (Intrekking en beperking van de vergunning) van deze Overeenkomst.

2. Indien onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie, mag een Overeenkomstsluitende Partij handelen volgens lid (1) van artikel 4 (Intrekking en beperking van de exploitatievergunning) en dit vóór elk overleg.

3. Elke actie ondernomen door een Overeenkomstsluitende Partij krachtens leden (1) en (2) wordt beëindigd zodra de andere Overeenkomstsluitende Partij voldoet aan de bepalingen inzake veiligheid van dit artikel.

ARTIKEL 17

Beveiliging van de luchtvaart

1. In overeenstemming met hun rechten en verplichtingen volgens het internationaal recht, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun verplichting om in hun onderlinge betrekkingen de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.

2. Zonder hun rechten en verplichtingen volgens het internationaal recht in het algemeen te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen inzonderheid 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 en elke andere multilaterale Overeenkomst inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die beide Overeenkomstsluitende Partijen bindt.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar ter voorkoming van daden van wederrechtelijke overmeestering van burgerluchtvaartuigen en van andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanningen, luchthavens luchtvaartinstallaties en -diensten en van elke andere bedreiging van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en gepubliceerd als Bijlagen bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie voorzover deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn op de Overeenkomstsluitende Partijen.

5. Tevens eisen de Overeenkomstsluitende Partijen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten met hoofdbedrijfszetel of permanente verblijfplaats op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart zoals die op de Overeenkomstsluitende Partijen van toepassing zijn. Bijgevolg zal elke Overeenkomstsluitende Partij de aandacht van de andere Overeenkomstsluitende Partij vestigen op elk verschil tussen haar nationale voorschriften en praktijken en de beveiligingsnormen inzake luchtvaart vermeld in de Bijlagen bedoeld in lid (4) hierboven. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde onmiddellijk om overleg met de andere Overeenkomstsluitende partij vragen om deze verschillen te bespreken.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij aanvaardt dat haar luchtvaartuigexploitanten de bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging bedoeld onder lid (4) hierboven en opgelegd door de andere Overeenkomstsluitende Partij inzake de binnenkomst op, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen na te leven. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe dat op haar grondgebied alle gepaste maatregelen voor de bescherming van luchtvaartuigen daadwerkelijk genomen worden en dat beveiligingscontroles op passagiers, handbagage, bagage, vracht en boordproviand plaatsvinden vóór en tijdens het instappen of laden. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot redelijke, speciale beveiligingsmaatregelen op haar grondgebied teneinde aan een bijzondere bedreiging voor de burgerluchtvaart het hoofd te bieden.

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

8. Quant une Partie Contractante a de fortes raisons de croire que l'autre Partie Contractante déroge aux dispositions du présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante endéans les quinze (15) jours à compter de la date d'une telle requête justifiera l'application du paragraphe (1) de l'article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation) du présent Accord. Si l'urgence le justifie, une Partie Contractante pourra agir en application du paragraphe (1) de l'article 4 (Révocation et Limitation de l'Autorisation) avant l'expiration du délai de quinze (15) jours. Il sera mis fin à toute action prise en vertu de ce paragraphe dès que l'autre Partie Contractante applique les dispositions de sûreté du présent article.

ARTICLE 18

Consultations

1. Chaque Partie Contractante peut à tout moment demander des consultations quant à l'application, l'interprétation, la mise en œuvre ou la modification du présent Accord.

2. Conformément à l'article 16 (Sécurité) et à l'article 17 (Sûreté de l'Aviation), ces consultations, par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une telle demande sauf s'il en a été mutuellement convenu autrement.

ARTICLE 19

Modification de l'Accord

1. Le présent Accord peut être modifié ou revu par accord écrit entre les Parties Contractantes.

2. Toute modification ainsi approuvée par les Parties Contractantes sera rendue effective par Echange de Notes et entrera en vigueur à une date déterminée par les Parties Contractantes. Cette date sera dépendante de l'accomplissement des procédures nationales requises.

3. L'Annexe au présent Accord peut être modifiée par écrit entre les autorités aéronautiques et une telle modification entrera en vigueur à la date convenue entre elles.

4. Si les dispositions d'un accord ou convention multilatérale concernant le transport aérien entreront en vigueur pour les deux Parties Contractantes, le présent Accord devra si nécessaire être modifié en conséquence afin de se conformer aux dispositions de cet Accord ou Convention.

ARTICLE 20

Règlement des différends

1. Tout différend, à l'exception de ceux inhérents à la notification spécifique de tarifs, au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord qui ne peut être réglé par des négociations effectives, ou par correspondance ou par voie diplomatique entre les Parties Contractantes, sera soumis à la demande de chaque Partie Contractante à un tribunal arbitral.

7. Wanneer zich een geval van wederrechtelijke overmeestering van een burgerlijk luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke daad gericht tegen de veiligheid van dat luchtvaartuig, zijn passagiers en bemanningen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordeel of dreigt voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door de communicatie te vergemakkelijken en door het nemen van andere passende maatregelen om aan zulk voorval of zulke bedreiging zo snel mogelijk een einde te stellen met een minimumgevaar voor mensenlevens.

8. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij ernstige redenen heeft om aan te nemen dat de andere Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de bepalingen van dit artikel, mogen de luchtvaartautoriteiten van de eerste Overeenkomstsluitende partij om onmiddellijk overleg vragen met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen vijftien (15) dagen te rekenen vanaf de datum van zulke aanvraag, vormt zulks een grond voor de toepassing van lid (1) van artikel 4 (Intrekking en beperking van de exploitatievergunning) van deze Overeenkomst. In geval van een noodsituatie, mag een Overeenkomstsluitende Partij krachtens lid (1) van artikel 4 (Intrekking en beperking van de exploitatievergunning) vóór het einde van de periode van vijftien (15) dagen ingrijpen. Dergelijke ingreep krachtens dit lid wordt beëindigd zodra de andere Overeenkomstsluitende Partij de beveiligingsbepalingen van dit artikel naleeft.

ARTIKEL 18

Overleg

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij mag op elk ogenblik om overleg vragen omtrent de tenuitvoerlegging, de uitlegging, de toepassing of de wijziging van deze Overeenkomst.

2. Krachtens artikel 16 (Veiligheid) en artikel 17 (Beveiliging van de luchtvaart), start dit overleg, dat schriftelijk of via onderhandelingen kan worden gevoerd, binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van dergelijk verzoek tenzij anderszins werd beslist in onderling overleg tussen de betrokken Partijen.

ARTIKEL 19

Wijziging van de Overeenkomst

1. Deze Overeenkomst kan worden gewijzigd of herzien via een schriftelijke overeenkomst tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

2. Elke wijziging die zo door de Overeenkomstsluitende Partijen werd goedgekeurd, wordt toepasselijk door de uitwisseling van nota's en treedt in werking op de datum afgesproken door de Overeenkomstsluitende Partijen. Deze datum hangt af van de beëindiging van de nodige nationale procedures.

3. De Bijlage bij deze Overeenkomst mag schriftelijk tussen de Overeenkomstsluitende Partijen gewijzigd worden en zulke wijziging zal dan in werking treden op de door hen overeengekomen datum.

4. Wanneer de bepalingen van een multilaterale overeenkomst of verdrag betreffende luchtvervoer voor beide Overeenkomstsluitende Partijen in werking treden, wordt deze Overeenkomst voorzover nodig gewijzigd om ze in overeenstemming te brengen met de bepalingen van die Overeenkomst of dat Verdrag.

ARTIKEL 20

Regeling van geschillen

1. Alle geschillen, behalve die, die kunnen ontstaan naar aanleiding van de specifieke meldingsplicht van tarieven, omtrent de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst en die niet geregeld kunnen worden hetzij via overleg, briefwisseling of via diplomatische weg, worden op verzoek van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen aan een scheidsgerecht voorgelegd.

2. Endéans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception pour chaque Partie Contractante d'une note par voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal, chaque Partie Contractante nommera un arbitre. Endéans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de désignation du dernier arbitre, les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si endéans les soixante (60) jours à compter de la date de désignation par une Partie Contractante de son arbitre, l'autre Partie Contractante n'a pas désigné le sien ou si endéans les soixante (60) jours à compter de la désignation du second arbitre, les deux arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation du président, chaque Partie Contractante peut demander au President du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de désigner un ou des arbitres selon le cas.

3. Le Tribunal fixe sa propre procédure.

4. Conformément à la décision finale du Tribunal, les Parties Contractantes se partageront à parts égales les frais intérimaires de l'arbitrage.

5. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision provisoire et à la décision finale du Tribunal.

ARTICLE 21

Désignation de l'Accord

1. A partir de l'entrée en vigueur du présent Accord, chacune des Parties Contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). L'Accord prendra fin un (1) an après la date de la notification par l'autre Partie Contractante.

2. En l'absence d'un accusé de réception de la notification de dénonciation de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de confirmation de sa réception par l'OACI.

ARTICLE 22

Enregistrement de l'Accord et des modifications

Le présent Accord et toute modification subséquente qui y sera apportée seront soumis par les Parties Contractantes à l'Organisation de l'Aviation civile internationale afin d'être enregistrés.

ARTICLE 23

Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature et remplacera l'Accord relatif aux services aériens existant entre les Parties Contractantes signé à Prétoria le 13 novembre 1967.

Fait en double exemplaire à Bruxelles, le 2 mai 2000 en langue anglaise.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

2. Binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop een van de Overeenkomstsluitende Partij via diplomatische weg een nota heeft ontvangen waarin gevraagd wordt het geschil voor te leggen aan een scheidsgerecht, benoemt elke Overeenkomstsluitende Partij een scheidsrechter. Binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de aanwijzingsdatum van de laatste scheidsrechter benoemen de twee scheidsrechters een voorzitter die onderdaan is van een derde Staat. Indien binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop een Overeenkomstsluitende Partij haar scheidsrechter heeft aangewezen de andere Overeenkomstsluitende Partij haar eigen scheidsrechter nog niet heeft aangewezen of indien binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de aanwijzingsdatum van de tweede scheidsrechter, de twee scheidsrechters het nog niet eens zijn geworden over de benoeming van een voorzitter, mag elke Overeenkomstsluitende Partij aan de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vragen om naar gelang het geval één scheidsrechter of meer scheidsrechters te benoemen.

3. Het Scheidsgerecht bepaalt zijn eigen procedure.

4. Onder voorbehoud van de eindbeslissing van het Scheidsgerecht, dragen de Overeenkomstsluitende Partijen gelijkelijk de tussentijdse kosten van het scheidsgerecht.

5. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe elke voorlopige uitspraak of eindbeslissing van het Scheidsrecht na te komen.

ARTIKEL 21

Beëindigen van de Overeenkomst

1. Vanaf de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, kan elk der Overeenkomstsluitende Partijen te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatische weg schriftelijk mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd ook aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) toegezonden. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij verzuimt ontvangstmelding van de opzegging te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangstmelding van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

ARTIKEL 22

Registratie van de overeenkomst en wijzigingen

Deze Overeenkomst en alle daaraan aangebrachte wijzigingen worden door de Overeenkomstsluitende Partijen aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie voorgelegd met het oog op de registratie ervan.

ARTIKEL 23

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt inwerking op de datum van haar ondertekening en vervangt de Overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de Overeenkomstsluitende Partijen getekend te Pretoria op 13 november 1967.

Gedaan te Brussel, op 2 mei 2000, in twee exemplaren in de Engelse taal.

Ten blyke waarvan de ondertekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Annexe
TABLEAU DES ROUTES

Section 1^{re}

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de la République d'Afrique du Sud :

Points dans la République d'Afrique du Sud - Points intermédiaires - Points dans le Royaume de Belgique - Points au-delà

Notes

1. Les routes peuvent être exploitées dans chaque direction
2. L'entreprise de transport aérien désignée de la République d'Afrique du Sud peut, sur un vol quelconque ou tous les vols, omettre la desserte de quelconque point énuméré ci-dessus pour autant que les services convenus sur ces routes commencent en un point sur le territoire de la République d'Afrique du Sud.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points dans le Royaume de Belgique ou embarqué en des points du Royaume de Belgique pour être débarqué en des points au-delà ou vice versa, sauf de temps en temps suite à un accord intervenu entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Cette restriction s'applique aussi à toute forme de trafic avec arrêt intermédiaire.

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée du Royaume de Belgique :

Points dans le Royaume de Belgique - Points intermédiaires - Points dans la République d'Afrique du Sud - Points au-delà.

Notes

1. Les routes peuvent être exploitées dans chaque direction.
2. L'entreprise de transport aérien désignée du Royaume de Belgique peut sur un vol quelconque ou tous vols omettre la desserte de quelconque point énuméré ci-dessus pour autant que les services convenus sur ces routes commencent en un point sur le territoire du Royaume de Belgique.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points dans la République d'Afrique du Sud ou embarqué en des points de la République d'Afrique du Sud pour être débarqué en des points au-delà ou vice versa sauf de temps en temps suite à l'accord des autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Cette restriction s'applique aussi à toute forme de trafic avec arrêt intermédiaire.

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

F. 2003 — 3925

[C — 2003/15129]

7 FEVRIER 2003. — Loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 6 avril 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.

Bijlage
ROUTETABEL

Sectie 1

Routes uit te baten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Zuid-Afrika :

Punten in de Republiek Zuid-Afrika - Tussengelegen punten - Punten in het Koninkrijk België - Verder gelegen punten.

Nota's

1. De routes mogen in beide richtingen uitgebaat worden.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Zuid-Afrika mag op gelijk welke vlucht of op alle vluchten gelijk welk bovenvermeld punt overslaan voor zover de overeengekomen diensten op deze routes aanvangen in een punt op het grondgebied van de Republiek Zuid-Afrika.
3. Geen passagiers of goederen mogen aan boord worden genomen in een tussenliggend punt om afgezet te worden in een punt in het Koninkrijk België of in punten in het Koninkrijk België om afgezet te worden in een verder gelegen punt of vice versa, tenzij de luchtvaart-autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd anderszins overeengkommen. Deze beperking geldt ook voor elke vorm van luchtverkeer met een tussenliggende stop.

Sectie 2

Routes uit te baten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk België :

Punten in het Koninkrijk België - Tussenliggende punten - Punten in de Republiek Zuid Afrika - Verder gelegen punten.

Nota's

1. De routes mogen in beide richtingen uitgebaat worden.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk België mag op gelijk welke vlucht of op alle vluchten gelijk welk bovenvermeld punt overslaan voorzover de overeengekomen diensten op deze routes aanvangen in een punt op het grondgebied van het Koninkrijk België.
3. Geen passagiers of goederen mogen aan boord worden genomen in een tussenliggend punt om afgezet te worden in een punt in de Republiek Zuid-Afrika of in punten in de Republiek Zuid-Afrika om afgezet te worden in een verder gelegen punt of vice versa, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd anderszins overeengkommen. Deze beperking geldt ook voor elke vorm van stop-oververkeer.

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING**

N. 2003 — 3925

[C — 2003/15129]

7 FEBRUARI 2003. — Wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Speciale Administratieve Regio Hongkong van de Volksrepubliek China inzake luchtvervoer, en de Bijlage, onder tekend te Brussel op 6 april 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 bekraftigen hetgeen volgt :

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