

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 avril 2023

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord
entre le Royaume de Belgique et
le Royaume des Pays-Bas
pour ce qui est des Antilles néerlandaises
relatif au transport aérien, fait à Bruxelles
le 5 février 2008**

Sommaire	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet de loi	13
Avis du Conseil d'État	14
Projet de loi	21
Accord (fr)	23
Accord (nl)	49
Accord (en)	75

CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 8, § 1^{ER}, 1^O, DE LA LOI DU 15 DÉCEMBRE 2013,
L'ANALYSE D'IMPACT N'A PAS ÉTÉ DEMANDÉE.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 april 2023

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Overeenkomst
tussen het Koninkrijk België en
het Koninkrijk der Nederlanden
ten behoeve van de Nederlandse Antillen
inzake luchtvervoer, gedaan te Brussel
op 5 februari 2008**

Inhoud	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp van wet	13
Advies van de Raad van State	14
Wetsontwerp	21
Overeenkomst (fr)	23
Overeenkomst (nl)	49
Overeenkomst (en)	75

OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 8, § 1, 1^O, VAN DE WET VAN 15 DECEMBER 2013
WERD DE IMPACTANALYSE NIET GEVRAAGD.

09325

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 12 avril 2023.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 18 avril 2023.

De regering heeft dit wetsontwerp op 12 april 2023 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 18 april 2023 door de Kamer ontvangen.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Écolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

RÉSUMÉ

Il s'agit du premier accord conclu entre ces deux pays dans le domaine du transport aérien.

Ses dispositions, applicables aux Parties contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation des liaisons aériennes spécifiées dans le "Tableau des routes" annexé au présent accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

SAMENVATTING

Het gaat om de eerste overeenkomst inzake het luchtvervoer tussen beide landen.

De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de Overeenkomstsluitende Partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en regelen, met inachtneming van de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende Partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtvaartverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

Symbole de liberté, d'infini, les cieux ne sont pas l'univers sans entraves que l'on imagine.

Sur le plan juridique, "l'espace aérien" reste le domaine des États. L'article 1^{er} de la Convention de Chicago (7 décembre 1944), clef de voûte de toute l'organisation de l'aviation civile mondiale, dispose que "chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire".

La Convention de Chicago a assuré un développement accéléré et extraordinaire du trafic aérien international. La conclusion de milliers d'accords bilatéraux entre pays du monde entier a rendu possible la desserte d'un pays par la compagnie aérienne d'un autre pays, sur base du principe de réciprocité et sous réserve du respect de certaines règles.

Aujourd'hui encore, ces accords aériens s'inspirent largement de la Convention de Chicago de 1944 ainsi que, et surtout, des recommandations et normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) instaurée par cette même Convention.

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et les Antilles néerlandaises

L'accord aérien bilatéral entre la Belgique et les Antilles néerlandaises, signé à Bruxelles le 5 février 2008, est le premier accord conclu entre ces deux pays dans le domaine du transport aérien. Il ne remplace aucun accord bilatéral antérieur.

Les négociations relatives à cet accord ont été menées à l'époque à la demande de la Partie belge, vu l'intérêt manifesté par SOBELAIR, entre-temps tombée en faillite, pour exploiter des vols vers, entre autres, Curaçao. Cependant, la faillite de SOBELAIR ne porte nullement préjudice à l'utilité de cet accord puisque d'autres compagnies aériennes telles que AIR BELGIUM et TUI Airlines Belgium peuvent profiter de cet accord pour proposer des vols directs vers Saint-Martin et Curaçao. La compagnie aérienne AIR BELGIUM a commencé à opérer

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Context en normatief kader van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten

Ondanks zijn symboolwaarde van vrijheid en oneindigheid is het luchtruim niet zo vrij als we het ons voorstellen.

Op juridisch vlak blijft het "luchtruim" het domein van de staten. Artikel 1 van het Verdrag van Chicago (7 december 1944), de hoeksteen van de gehele organisatie van de wereldwijde burgerluchtvaart, bepaalt dat "elke Staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over de luchtruimte boven zijn grondgebied".

Het verdrag van Chicago heeft gezorgd voor een versnelde en buitengewone ontwikkeling van het internationaal luchtverkeer. Dankzij het sluiten van duizenden bilaterale overeenkomsten tussen landen over heel de wereld, wordt de bediening van een land door de luchtvaartmaatschappij van een ander land mogelijk gemaakt, op voorwaarde dat bepaalde regels worden nageleefd en dit op basis van het principe van wederkerigheid.

Deze overeenkomsten inspireren zich vandaag de dag nog steeds op het Verdrag van Chicago van 1944 en vooral op de aanbevelingen en normen van de ICAO (International Civil Aviation Organization), die door dit Verdrag werd opgericht.

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Nederlandse Antillen

De bilaterale luchtvaartovereenkomst die België en de Nederlandse Antillen op 5 februari 2008 te Brussel hebben ondertekend is de eerste overeenkomst die beide landen inzake het luchtvervoer verbindt. Zij vervangt geen enkele vorige bilaterale overeenkomst.

De onderhandelingen voor dit akkoord werden destijds gevoerd op vraag van de Belgische partij, gelet op de interesse van SOBELAIR, ondertussen failliet, om vluchten uit te voeren naar onder andere Curaçao. Het faillissement van SOBELAIR doet echter geen afbreuk aan het nut van deze overeenkomst, aangezien andere luchtvaartmaatschappijen zoals AIR BELGIUM en TUI Airlines Belgium van dit akkoord gebruik kunnen maken om rechtstreekse vluchten naar Sint-Maarten en Curaçao aan te bieden. De luchtvaartmaatschappij AIR BELGIUM

des vols vers Curaçao le 3 juillet 2021, mais en raison des diverses restrictions d'entrée dues à la pandémie de COVID-19, les activités ont été arrêtées début août. À partir du 15 décembre 2021, Air Belgium reprendra ses activités sur cette ligne et proposera à nouveau des vols de la Belgique vers Curaçao.

Ses dispositions, applicables aux Parties contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation des liaisons aériennes spécifiées dans le "Tableau des routes" annexé au présent accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit:

— pour les Parties contractantes, des aspects suivants:

- la désignation des entreprises de transport aérien;
 - l'autorisation, la révocation ou la suspension de l'exploitation et tous les aspects connexes;
 - l'application des lois et règlements;
 - les certificats, brevets et licences;
 - les exigences en matière de sécurité des aéronefs;
 - la coopération en matière de sûreté;
 - les droits d'utilisation (aéroports et installations de navigation aérienne);
 - les droits de douane et d'accises;
 - les aspects spécifiques propres à chaque accord, à savoir: l'échange d'informations, les consultations, le règlement des différends, les modifications et la dénonciation de l'accord, l'enregistrement et l'entrée en vigueur;
- pour les entreprises de transport aérien désignées, des aspects suivants:
- l'octroi de droits de trafic, l'assistance en escale, la capacité et l'approbation des programmes d'exploitation, la rupture de charge et les accords de partage de codes;

begon op 3 juli 2021 met het uitvoeren van vluchten naar Curaçao. Door de verschillende inreisverboden als gevolg van de COVID-19-pandemie werden de activiteiten begin augustus echter gestaakt. Vanaf 15 december 2021 zal Air Belgium zijn activiteiten op deze route opnieuw hervatten en worden er andermaal vluchten van België naar Curaçao aangeboden.

De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de Overeenkomstsluitende Partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en regelen, met inachtneming van de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende Partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtvaartverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.

Het gaat om:

— de volgende aspecten voor de Overeenkomstsluitende Partijen:

- de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen;
 - de vergunning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn;
 - de toepassing van de wetten en voorschriften;
 - de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen;
 - de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen;
 - de samenwerking inzake beveiliging;
 - de gebruiksvergoedingen (luchthavens en luchtvaartvoorzieningen);
 - de douanerechten en accijnzen;
 - de specifieke aspecten eigen aan elke overeenkomst, namelijk: de informatie-uitwisseling, het overleg, de regeling van geschillen, de wijziging en de beëindiging van de overeenkomst, de registratie en de inwerkingtreding;
- de volgende aspecten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen:
- de verlening van verkeersrechten, de grondafhandeling, de capaciteit en de goedkeuring van de exploitatieprogramma's, de verandering van vliegtuigtype en de codesharingsregelingen;

- les tarifs, les ventes, les recettes et la représentation des entreprises de transport aérien désignées sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Sur le plan économique et diplomatique, cet accord aérien contribue au développement de la présence et de l'attrait de la Belgique dans le monde. Il offre des opportunités tant aux entreprises de transport aérien qu'aux aéroports ou entreprises sous-traitantes.

Il est potentiellement créateur d'emplois et permet d'envisager, pour les passagers, des liaisons aériennes directes au départ de ou vers la Belgique, sans devoir passer par d'autres pays pour y effectuer un transfert sur une autre compagnie aérienne. Étant donné que moins d'avions doivent être déployés de cette manière, cela est bénéfique à la fois pour les passagers et pour l'environnement. Les opérateurs de fret bénéficient également de cette opportunité.

Cet accord n'a pas pour effet de lier personnellement le citoyen et ne grève pas le budget de l'État.

Il veille à tenir compte des intérêts des Régions en ne faisant aucune distinction entre les aéroports belges, quant à leur accès et possibilités de dessertes. Les entreprises de transport aérien désignées sont libres de choisir les aéroports qu'elles souhaitent desservir.

L'Accord doit être approuvé tant par la Chambre, que par les parlements des 3 régions.

Le Conseil d'État a rendu son avis le 3 mai 2022.

Il y est indiqué que le présent accord a été décrit à juste titre comme un traité mixte devant être soumis à l'assentiment des parlements régionaux.

Le Conseil souligne l'importance de suivre correctement et en temps utile (c'est-à-dire avant la négociation et la signature) les procédures prévues dans l'accord de coopération du 8 mars 1994 entre l'État fédéral, les communautés et les régions relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes, dans le cas contraire un traité risque de ne pas être ratifié ou de n'avoir aucun effet dans l'ordre juridique belge.

Le Conseil note également que l'accord prévoit une procédure de modification de l'accord et de son annexe (article 20). Un assentiment préalable ne constitue pas une objection, à condition que les Parlements compétents

- de tarieven, de verkoop, de inkomsten en de vertegenwoordiging van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Op economisch en diplomatiek vlak draagt deze luchtvaartovereenkomst bij tot de uitstraling en de aantrekkingskracht van België in de wereld. Ze biedt opportunities zowel aan de luchtvaartmaatschappijen als aan de luchthavens of onderaannemers.

Ze creëert potentieel werkgelegenheid en biedt de mogelijkheid aan de reizigers om rechtstreeks te kunnen vliegen van of naar België, zonder verplichte tussenlanding in een ander land om van luchtvaartmaatschappij te veranderen. Aangezien op deze manier minder toestellen moeten ingezet worden komt dit niet alleen de passagier, maar ook het milieu ten goede. Voor de vrachtoperatoren is het ook een opportuniteit.

Deze overeenkomst verbindt de burger niet persoonlijk en heeft geen impact op de staatsbegroting.

Er wordt rekening gehouden met de belangen van de Gewesten door geen onderscheid te maken tussen de Belgische luchthavens, in termen van toegang en bediening. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kiezen zelf welke luchthaven ze willen aandoen.

De Overeenkomst dient zowel door de Kamer als door de parlementen van de 3 gewesten goedgekeurd te worden.

De Raad van State heeft zijn advies gegeven op 3 mei 2022.

In het advies wordt gesteld dat de voorliggende overeenkomst terecht werd aangemerkt als een gemengd verdrag dat ter instemming moet worden voorgelegd aan de parlementen van de gewesten.

De Raad onderstreept het belang om de procedures, bepaald in het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de Federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen, correct en tijdig te volgen (dit wil zeggen voorafgaand aan de onderhandelingen en de ondertekening) zo niet bestaat het risico dat een verdrag niet kan worden geratificeerd, of geen uitwerking kan hebben in de Belgische rechtsorde.

De Raad merkt ook op dat de overeenkomst voorziet in een procedure tot wijziging van de overeenkomst en haar bijlage (artikel 20). Een voorafgaandelijke instemming vormt geen bezwaar, voor zover de bevoegde

connaissent les limites et qu'ils indiquent expressément leur assentiment à ces modifications. Il ressort par ailleurs de l'article 20, paragraphe 4, de l'Accord que son annexe peut être modifiée par un arrangement administratif entre les autorités aéronautiques.

Le Conseil d'État est d'avis que l'annexe au présent accord est clairement délimitée.

L'article 3 du projet de loi répond à cette exigence.

COMMENTAIRE DES ARTICLES DE L'ACCORD

Le contenu de l'accord

L'accord se compose d'un dispositif rappelant que les deux pays sont Parties à la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale et désireuses de conclure un accord complémentaire à cette Convention afin de promouvoir des services aériens entre les deux pays. Les Parties y réaffirment qu'elles ont le souci d'assurer un très haut niveau de sûreté et de sécurité pour ces opérations aériennes.

Le dispositif est suivi de 23 articles et d'une Annexe dénommée "Tableau des Routes" faisant partie intégrante de l'accord.

Article 1^{er}

L'article 1 définit les termes employés dans l'accord.

Art. 2

L'article 2 fixe les droits accordés: le droit de survol, le droit d'escale et de transit, le droit de débarquer et d'embarquer des passagers. Le droit de cabotage est par contre explicitement exclu.

Art. 3

L'article 3 dispose que chaque Partie (les Antilles néerlandaises ou la Belgique) a la possibilité de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien (régime de multidésignation) pour assurer des vols entre la Belgique et les Antilles néerlandaises.

parlementen de grenzen ervan kennen en uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen. Uit artikel 20, lid 4 van de overeenkomst blijkt dat de bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

De Raad van State is van mening dat de bijlage van de voorliggende overeenkomst voldoende duidelijk is afgebakend.

Artikel 3 van het wetsontwerp voldoet aan de vereiste.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN VAN DE OVEREENKOMST

De inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst begint met een bepalend gedeelte dat stelt dat beide landen partijen zijn bij het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de Internationale Burgerluchtvaart en dat ze verlangen een aanvullende overeenkomst te sluiten om luchtvaartdiensten tussen hun beide landen te bevorderen. De partijen bevestigen opnieuw dat ze een hoog beveiligings- en veiligheidsniveau voor deze luchtvaartoperaties willen waarborgen.

Het bepalende gedeelte wordt gevolgd door 23 artikels en een bijlage "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van de overeenkomst.

Artikel 1

Artikel 1 definieert de termen die in de overeenkomst worden gebruikt.

Art. 2

Artikel 2 bepaalt de toegekende rechten: het recht om over het grondgebied te vliegen, het recht op tussenlandingen en op doorreis, het recht om passagiers aan boord te nemen of aan land af te zetten. Cabotage wordt niettemin uitdrukkelijk uitgesloten.

Art. 3

Artikel 3 bepaalt dat elke partij (de Nederlandse Antillen of België) een luchtvaartmaatschappij of meerdere luchtvaartmaatschappijen (stelsel van meervoudige aanwijzing) mag aanwijzen om vluchten tussen België en de Nederlandse Antillen uit te voeren.

Il précise aussi la manière par laquelle les Parties pourront effectivement désigner des entreprises de transport aérien ou retirer leur désignation.

Art. 4

L'article 4 détermine de quelle manière et sur base de quelles conditions les entreprises de transport aérien désignées peuvent obtenir une autorisation.

Il s'agit du seul article de l'accord décrivant des possibilités légèrement différentes pour chaque Partie. Les Antilles néerlandaises accepteront non seulement la désignation des entreprises de transport aérien belges, mais aussi la désignation par la Belgique de toute entreprise de transport aérien établie en Belgique et titulaire d'une licence d'exploitation conformément au droit européen.

Art. 5

L'article 5 dispose que les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'article 4.

Art. 6

L'article 6 dispose que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante relatives à l'entrée, à la sortie, au transit ou au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application. Elles devront être appliquées sans discrimination.

Art. 7

L'article 7 assure la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des Parties contractantes.

En outre, cet article définit les normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation ainsi que la manière dont l'une des Parties contractantes peut effectuer, sur son territoire, une inspection au sol d'un aéronef de l'autre Partie contractante. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport

Dit artikel beschrijft de wijze waarop de partijen luchtvaartmaatschappijen mogen aanwijzen of hun aanwijzing kunnen intrekken.

Art. 4

Artikel 4 stelt vast op welke wijze en op basis van welke voorwaarden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen een vergunning kunnen verkrijgen.

Het is het enig artikel van de overeenkomst dat licht verschillende mogelijkheden voor elke partij vastlegt. De Nederlandse Antillen zullen niet alleen de aanwijzing van Belgische luchtvaartmaatschappijen aanvaarden, maar eveneens de aanwijzing door België van elke luchtvaartmaatschappij die gevestigd is in België en een exploitatievergunning verkregen heeft in overeenstemming met het Europees recht.

Art. 5

Artikel 5 stelt dat de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij het recht hebben om de in artikel 4 bedoelde vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of er tijdelijk of permanent voorwaarden aan te verbinden.

Art. 6

Artikel 6 bepaalt dat alle wetten en regels van elke Overeenkomstsluitende Partij bij doorreis, binnenkomst van, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven. Ze moeten zonder enige discriminatie worden toegepast.

Art. 7

Artikel 7 waarborgt de wederzijdse erkenning van de bewijzen van luchtwaardigheid, van de bewijzen van geschiktheid en van de vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de wetgeving en de regels van een van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Dit artikel bepaalt bovendien de veiligheidsnormen in verband met de bemanningen, de luchtvaartuigen en hun exploitatie en de manier waarop een van de Overeenkomstsluitende Partijen op haar grondgebied een platforminspectie van een luchtvaartuig van de andere Overeenkomstsluitende Partij mag uitvoeren. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een

aérien de l'autre Partie contractante si elle parvient à la conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

Art. 8

L'article 8 réaffirme l'obligation de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire. Les législations, règlements et diverses conventions internationales visant à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne sont rappelés.

Art. 9

L'article 9 dispose que les droits d'utilisation imposés sur le territoire de l'une des Parties contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés aux entreprises de transport aérien nationales désignées de la première Partie contractante.

Art. 10

Selon l'article 10, les entreprises de transport aérien désignées peuvent, sur le territoire de l'autre Partie contractante, pratiquer l'auto-assistance en escale ou choisir parmi des prestataires concurrents. Dans tous les cas, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire.

Art. 11

L'article 11 définit, de manière classique, les conditions d'application et d'exemption des droits de douane et d'accises.

Art. 12

L'article 12 traite de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au tableau des routes. Les programmes d'exploitation devront être soumis, par les entreprises de transport aérien désignées, pour

luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie.

Art. 8

Artikel 8 bevestigt de verplichting om de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen te beveiligen. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar. Er wordt herinnerd aan de wetten, reglementen en internationale verdragen voor de vrijwaring van de veiligheid van de passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en diensten.

Art. 9

Artikel 9 bepaalt dat de gebruiksvergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen niet hoger mogen zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan de aangewezen nationale luchtvaartmaatschappijen van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Art. 10

Volgens artikel 10 mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, hun eigen grondaafhandeling verzorgen, of een keuze maken tussen de concurrerende grondaafhandelaren. In elk geval zal elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op een niet discriminerende wijze worden behandeld.

Art. 11

Artikel 11 bepaalt op klassieke wijze de voorwaarden voor de toepassing en de vrijstelling van douanerechten en accijnzen.

Art. 12

Artikel 12 behandelt de capaciteit die op de omschreven routes in de routetabel mag worden ingezet. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen moeten de exploitatieprogramma's uiterlijk 30 dagen voor de

approbation préalable aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

Art. 13

L'article 13 permet à toute entreprise de transport aérien de changer d'aéronef en n'importe quel point de la route et de conclure des accords de partage de codes avec une entreprise de transport aérien, quelle qu'en soit la nationalité, sous certaines conditions.

Art. 14

Conformément à l'article 14, les Parties contractantes permettent à chacune des entreprises de transport aérien désignées de fixer ses tarifs pour les services aériens sur la base de considérations commerciales relatives au marché, avec un minimum d'intervention de la part des Parties contractantes.

Art. 15

L'article 15 autorise, sur base de réciprocité, l'affectation de personnel expatrié sur le territoire de l'autre Partie contractante. La question des permis de travail et visas d'emplois y est traitée. Les entreprises de transport aérien désignées pourront librement opter pour l'engagement de leur propre personnel ou faire 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 ce territoire.

Art. 16

L'article 16 accorde à chaque entreprise de transport aérien désignée le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Elle a également le droit de transférer l'excédent des recettes sur les dépenses.

Art. 17

L'article 17 prévoit l'échange mutuel d'informations entre les Parties contractantes (autorisations, certificats, statistiques, etc.).

aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen voorleggen.

Art. 13

Artikel 13 biedt iedere luchtvaartmaatschappij de mogelijkheid om op elk punt van de route van luchtvaartuig te veranderen alsook om onder bepaalde voorwaarden codeshare-overeenkomsten te sluiten met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit.

Art. 14

Overeenkomstig Artikel 14 staan de Overeenkomstsluitende Partijen toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen de tarieven voor luchtvervoer vaststelt op basis van commerciële marktoverwegingen, waarbij tussenkomst door de Overeenkomstsluitende Partijen zoveel mogelijk wordt beperkt.

Art. 15

Artikel 15 staat toe dat geëxpatrieerd personeel op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid, mag worden ingezet. De kwestie van de werkvergunningen en de tewerkstellingsvisa wordt erin behandeld. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen een beroep doen op hun eigen personeel of 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 dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.

Art. 16

Artikel 16 verleent elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en naar eigen goeddunken, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen. Ze hebben hierbij ook het recht het verschil tussen ontvangsten en uitgaven over te maken.

Art. 17

Artikel 17 voorziet in de wederzijdse informatie-uitwisseling tussen de Overeenkomstsluitende Partijen (vergunningen, certificaten, statistieken, enz.).

Art. 18

Conformément à l'article 18, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application des dispositions du présent accord et de son annexe.

Art. 19

L'article 19 détermine, de manière classique, les conditions et modalités de règlement d'éventuels différends allant jusqu'à la mise sur pied et la consultation d'un tribunal arbitral.

Art. 20

L'article 20 prévoit la possibilité d'amender l'accord et aussi de reconnaître, comme prévalentes, les dispositions de toute convention multilatérale qui entrerait en vigueur et lierait les deux Parties.

Art. 21

L'article 21 détermine les possibilités et modalités de dénonciation de l'accord.

Art. 22

L'article 22 dispose que l'accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 23

L'article 23 dispose que chaque Partie contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de l'Accord.

Annexe

L'Annexe est constituée de deux sections.

Le "Tableau des routes" (sections 1 et 2) détermine les points (villes) au départ, via ou vers lesquels (dans le pays contractant ou au-delà) chaque entreprise de transport aérien désignée pourra assurer des services aériens aux conditions fixées dans l'accord. En l'occurrence, cette Annexe autorise l'exploitation de services aériens au départ, via ou vers n'importe quelle ville de n'importe

Art. 18

Overeenkomstig artikel 18 stelt dat de luchtvaartautoriteiten, van tijd tot tijd, overleg plegen teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging van deze overeenkomst en haar bijlage.

Art. 19

Artikel 19 legt op klassieke wijze de voorwaarden en procedures voor de regeling van geschillen vast, met inbegrip van de oprichting en raadpleging van een scheidsgerecht.

Art. 20

Overeenkomstig artikel 20 kan de overeenkomst geamendeerd worden en kunnen de partijen zich beroepen op de bepalingen van eender welke multilaterale overeenkomst die in werking zou treden en ze zou verbinden.

Art. 21

Artikel 21 bepaalt de mogelijkheden en procedures tot beëindiging van de overeenkomst.

Art. 22

Artikel 22 stelt dat de overeenkomst bij de Internationale Burgerluchtvaart zal worden geregistreerd.

Art. 23

Artikel 23 bepaalt dat elk van de Overeenkomstsluitende Partijen langs diplomatieke weg de andere Overeenkomstsluitende Partij zal inlichten over het volbrengen van haar grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

Bijlage

De Bijlage bevat twee afdelingen.

De "Routetabel" (afdeling 1 en 2) bepaalt de punten (steden) waaruit, via en waarnaar (in het overeenkomstsluitende land of verder) elke aangewezen luchtvaartmaatschappij luchtdiensten volgens de voorwaarden die in de overeenkomst werden vastgelegd, kunnen uitvoeren. Deze Bijlage staat in casu toe dat luchtdiensten vanuit, via of naar eender welke stad van eender

quel pays. Il est toutefois précisé qu'aucun droit de trafic n'est accordé sur les points intermédiaires ou au-delà, à moins d'une entente entre les autorités de l'aviation civile des deux Parties. Toutefois, cette limitation ne s'applique pas aux points pour lesquels une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante a conclu un accord de partage de codes avec une entreprise de transport aérien d'un État tiers, à condition que cette dernière jouisse des droits de route nécessaires et des droits des troisième et quatrième libertés.

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

Hadja Lahbib

welk land kunnen worden geëxploiteerd. Er wordt wel benadrukt dat geen enkel verkeersrecht op tussenliggende of verder gelegen punten wordt toegekend, tenzij de burgerluchtvaartautoriteiten van beide partijen anders overeenkomen. Deze beperking geldt echter niet voor punten waar een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij een codeshare-overeenkomst heeft gesloten met een luchtvaartmaatschappij van een derde Staat, op voorwaarde dat deze laatste maatschappij de nodige routerechten en rechten van de derde en vierde vrijheid geniet.

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja Lahbib

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord
entre le Royaume de Belgique et
le Royaume des Pays-Bas pour ce qui est des Antilles
néerlandaises relatif au transport aérien,
fait à Bruxelles le 5 février 2008**

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2. L'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas pour ce qui est des Antilles néerlandaises relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 février 2008, sortira son plein et entier effet.

Art. 3. Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 20 de l'Accord, sortiront leur plein et entier effet.

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet houdende instemming
met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en
het Koninkrijk der Nederlanden ten behoeve
van de Nederlandse Antillen inzake luchtvervoer,
gedaan te Brussel op 5 februari 2008**

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2. De Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden ten behoeve van de Nederlandse Antillen inzake luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 februari 2008, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen aan de Bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 20 van de Overeenkomst aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 71.343/4 DU 3 MAI 2022

Le 5 avril 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Vice-Première ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et du Commerce extérieur, et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas pour ce qui est des Antilles néerlandaises relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 février 2008'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 3 mai 2022. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Bernard BLERO.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 3 mai 2022.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet[†], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. L'avant-projet de loi à l'examen a pour objet de porter assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas pour ce qui est des Antilles néerlandaises relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 février 2008" (ci-après: l'Accord) (article 2).

L'avant-projet prévoit par ailleurs, en son article 3, la possibilité de donner un assentiment anticipé aux modifications qui seront apportées à l'annexe à l'Accord en application de son article 20.

[†] S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 71.343/4 VAN 3 MEI 2022

Op 5 april 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Buitenlandse Handel, en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en Het Koninkrijk der Nederlanden ten behoeve van de Nederlandse Antillen inzake luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 februari 2008'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 3 mei 2022. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard BLERO.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 3 mei 2022.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[†] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het voorliggende voorontwerp van wet strekt ertoe instemming te verlenen aan de "Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en Het Koninkrijk der Nederlanden ten behoeve van de Nederlandse Antillen inzake luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 februari 2008" (hierna: de Overeenkomst) (artikel 2).

Artikel 3 van het voorontwerp voorziet daarnaast in de mogelijkheid vooraf in te stemmen met de wijzigingen die in de bijlage bij de Overeenkomst zullen worden aangebracht overeenkomstig artikel 20 van de Overeenkomst.

[†] Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

2. Dans son avis n° 64.118/VR, donné le 25 septembre 2018 sur un avant-projet, devenu projet de loi 'portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République du Bénin relatif au transport aérien, fait à Cotonou le 9 janvier 2018'¹, la section de législation a formulé l'observation suivante:

"Comme il est relevé dans l'exposé des motifs, l'Accord doit être qualifié de traité mixte au sens de l'article 167, § 4, de la Constitution et en conséquence également soumis à l'assentiment des parlements régionaux².

Par décision du 15 février 2017, la Conférence interministérielle de la Politique étrangère (ci-après: la CIPE) a donné exceptionnellement son accord pour que la seule autorité fédérale signe les accords aériens bilatéraux déjà paraphés, comme l'Accord actuellement soumis pour avis. Il ressort des explications fournies par le délégué que la décision de faire signer exclusivement l'autorité fédérale a été accordée à titre exceptionnel et qu'elle avait pour objectif de régulariser une situation existante pour un certain nombre d'accords aériens bilatéraux déjà paraphés. Il ne pourrait toutefois pas s'en déduire que la CIPE estimerait qu'il s'agit d'un traité exclusivement fédéral.

Ce point de vue est confirmé dans le rapport du groupe de travail Traités mixtes (GTTM) du 16 février 2017 où l'on peut lire:

'Afin de liquider le passif, les membres de la CIPE se sont mis d'accord à titre exceptionnel pour que l'[É]tat fédéral signe les accords aériens bilatéraux paraphés mais pas encore signés ([c.-à-d.] selon la formule 5), pour autant que ces accords soient considérés après leur signature comme des accords mixtes. Pour les nouveaux accords aériens bilatéraux, la procédure

¹ *Doc. parl.*, Chambre, 2018-2019, n° 54-3403/1, pp. 12 à 21, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/64118.pdf>.

² *Note de bas de page n° 1 de l'avis cité*: Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République Démocratique du Congo relatif au transport aérien, fait à Kinshasa le 2 février 2013' (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-3039/1, pp. 13 à 19; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57108.pdf>), ainsi que l'avis n° 57.109/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et la République du Sénégal relatif au transport aérien, fait à Dakar le 18 janvier 2013' (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-3017/1, pp. 13 à 17; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57109.pdf>), tous deux faisant référence à l'avis n° 52.638/VR donné le 22 janvier 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 juillet 2013 'portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006' (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2015/1, pp. 44 à 50; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/52638.pdf>).

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

2. In advies 64.118/VR, dat op 25 september 2018 is gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot het wetsontwerp 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Benin betreffende het luchtvervoer, gedaan te Cotonou op 9 januari 2018',¹ heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking gemaakt:

"Zoals in de memorie van toelichting opgemerkt wordt, moet de Overeenkomst worden aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet en moet ze bijgevolg eveneens ter instemming worden voorgelegd aan de gewestparlementen.²

De Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (hierna: de ICBB) heeft er bij een beslissing van 15 februari 2017 uitzonderlijk mee ingestemd dat alleen de federale overheid de reeds geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden, zoals de Overeenkomst die thans voor advies voorligt, ondertekent. Uit de toelichting die de gemachtigde heeft verschaft, blijkt dat de beslissing inzake een exclusieve federale ondertekening bij wijze van uitzondering is toegestaan en dat ze tot doel had om een bestaande toestand te regulariseren voor een bepaald aantal al geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden. Hieruit zou evenwel niet mogen worden afgeleid dat de ICBB van oordeel zou zijn dat het om een exclusief federaal verdrag gaat.

Die zienswijze wordt bevestigd in het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV) van 16 februari 2017, waarin te lezen staat:

'Teneinde het passief weg te werken gingen de leden van de ICBB ten uitzonderlijke titel akkoord met de ondertekening door de Federale Staat van de geparafeerde maar nog niet ondertekende bilaterale luchtvaartakkoorden ([d.w.z.] volgens formule 5), voor zover deze akkoorden na hun ondertekening beschouwd worden als gemengde verdragen. Voor de nieuwe

¹ *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/001, 12 tot 21, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/64118.pdf>.

² *Voetnoot 1 van het geciteerde advies*: Zie in die zin advies 57.108/VR, op 10 maart 2015 gegeven over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013' (*Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3039/001, 13 tot 19; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57108.pdf>), alsook advies 57.109/VR, op 10 maart 2015 gegeven over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal betreffende het luchtvervoer, gedaan te Dakar op 18 januari 2013' (*Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3017/1, 13 tot 17; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57109.pdf>), beide met verwijzing naar advies 52.638/VR, op 22 januari 2013 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 17 juli 2013 'houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006' (*Parl. St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2015/1, 44 tot 50; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/52638.pdf>).

appropriée, c.-à-d. le groupe de travail traités mixtes, sera suivie pour la détermination du caractère³.

Le rapport du Groupe de travail Traités mixtes a été approuvé par la CIPE le 25 juillet 2017.

Si l'on peut s'y rallier, la section de législation souligne néanmoins l'importance de respecter correctement et en temps utile, c'est-à-dire avant les négociations et la signature, les procédures fixées dans l'accord de coopération du 8 mars 1994 entre l'État fédéral, les Communautés et les Régions 'relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes'⁴; dans le cas contraire, une convention risque de ne pas pouvoir être ratifiée ou de ne pas pouvoir avoir d'effet dans l'ordre juridique belge.

Cette observation vaut également pour l'avant-projet de loi examiné.

PROCÉDURE DE MODIFICATION DE L'ACCORD ET
PROCÉDURE DE MODIFICATION DES ROUTES AÉRIENNES

3.1. L'article 20 de l'Accord prévoit des procédures de modification de l'Accord et de son annexe.

3.2. Certes, ainsi que la section de législation l'a déjà souligné par le passé, il n'est pas impossible pour le législateur de porter assentiment à des modifications futures d'un traité international, pour autant que certaines conditions soient remplies. Comme l'assemblée générale de la section de législation l'a notamment observé à l'occasion du traité de Lisbonne:

"Ces dispositions contiennent une délégation de pouvoirs à des organes européens pour modifier un certain nombre de dispositions, sans l'approbation des États membres conformément à leurs règles constitutionnelles respectives. La Belgique et ses entités fédérées pourraient donc être liées par une modification du Traité sans que les assemblées législatives compétentes y aient donné expressément leur assentiment⁵. Le fait que, le cas échéant, les décisions du Conseil européen

bilatérale luchtvaartakkoorden wordt de geëigende procedure, t.t.z. de werkgroep gemengde verdragen, gevolgd voor de bepaling van het karakter.³

Het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen is op 25 juli 2017 goedgekeurd door de ICBB.

Ofschoon hiermee kan worden ingestemd, onderstreept de afdeling Wetgeving het belang om de procedures, bepaald in het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de Federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten 'over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen',⁴ correct en tijdig te volgen, met andere woorden voorafgaand aan de onderhandelingen en de ondertekening; zo niet bestaat het risico dat een verdrag niet kan worden geratificeerd, of geen uitwerking kan hebben in de Belgische rechtsorde."

Die opmerking geldt ook voor het voorliggende voorontwerp van wet.

PROCEDURE TOT WIJZIGING VAN DE OVEREENKOMST EN PROCEDURE
TOT WIJZIGING VAN DE VliegROUTES

3.1. Artikel 20 van de Overeenkomst voorziet in procedures tot wijziging van de Overeenkomst en haar bijlage.

3.2. Zoals de afdeling Wetgeving in het verleden reeds heeft onderstreept, is het voor de wetgever weliswaar niet onmogelijk om met zulke toekomstige wijzigingen van een internationaal verdrag in te stemmen, op voorwaarde dat aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Zo heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving in verband met het Verdrag van Lissabon inzonderheid het volgende opgemerkt:

"Bij deze bepalingen wordt aan Europese organen de bevoegdheid opgedragen om een aantal bepalingen te wijzigen zonder goedkeuring van de lidstaten overeenkomstig hun respectieve grondwettelijke bepalingen. België en de deelentiteiten ervan zouden dus gebonden kunnen zijn door een wijziging van het Verdrag zonder dat de bevoegde wetgevende vergaderingen daar uitdrukkelijk mee hebben ingestemd.⁵ De omstandigheid dat, desgevallend, de besluiten van de Europese

³ *Note de bas de page n° 2 de l'avis cité*: Le rapport du groupe de travail Traités mixtes doit toutefois encore être approuvé par la CIPE.

⁴ *Note de bas de page n° 3 de l'avis cité*: Voir les avis précités n°s 57.108/VR et 57.109/VR du 10 mars 2015, observation n° 2. Voir également l'avis n° 57.106/VR/3 donné le 30 mars 2015 sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à la Convention du Conseil de l'Europe pour la prévention du terrorisme, faite à Varsovie le 16 mai 2005', observations n°s 4.2 à 4.4 (*Doc. parl.*, Chambre, 2016-17, n° 54-2435/1, pp. 29 à 30; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57106.pdf>).

⁵ *Note de bas de page n° 57 de l'avis cité*: Voir les textes applicables sous le n° 23 [...].

³ *Voetnoot 2 van het geciteerde advies*: Het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen moet wel nog door de ICBB worden goedgekeurd.

⁴ *Voetnoot 3 van het geciteerde advies*: Zie de reeds vermelde adviezen 57.108/VR en 57.109/VR van 10 maart 2015, opmerking 2. Zie ook advies 57.106/VR/3 van 30 maart 2015, over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met het Verdrag van de Raad van Europa ter voorkoming van terrorisme, gedaan te Warschau op 16 mei 2005', opmerkingen 4.2 tot 4.4 (*Parl. St. Kamer* 2016-17, nr. 54-2435/001, 29-30; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57106.pdf>).

⁵ *Voetnoot 57 van het geciteerde advies*: Zie de toepasselijke teksten onder (...) nr. 23 (...).

ou du Conseil doivent être prises à l'unanimité ne change rien à cette constatation⁶.

Tant la Cour de cassation⁷ que la section de législation du Conseil d'État⁸ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à une modification à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut que les Chambres législatives et, le cas échéant, les Parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futures modifications⁹ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces modifications¹⁰.

3.3. Il ressort des paragraphes 1 et 3 de l'article 20 de l'Accord que des modifications d'une "disposition quelconque" de celui-ci peuvent être convenues après concertation par voie de discussions ou par correspondance entre les autorités aéronautiques et que ces modifications entrent en vigueur lorsqu'elles sont confirmées par un échange de notes diplomatiques.

⁶ *Note de bas de page n° 58 de l'avis cité*: La plupart des "clauses-passerelle" prévoient que les décisions sont prises à l'unanimité. Tel n'est toutefois pas le cas des décisions envisagées par les articles 98, 107, paragraphe 2, c), 129, paragraphe 3, 281, deuxième alinéa, et 300, paragraphe 5, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

⁷ *Note de bas de page n° 59 de l'avis cité*: Cass., 19 mars 1981, *Pas.*, 1981, I, n° 417; *J.T.*, 1982, 565, et la note de J. VERHOEVEN; Cass., 2 mai 2002, n° C.99.0518.N.

⁸ *Note de bas de page n° 60 de l'avis cité*: Voir notamment l'avis n° 33.510/3 du 28 mai 2002 sur l'avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (*Doc. parl.*, Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); l'avis n° 35.792/2/V du 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (*Doc. parl.*, C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); l'avis n° 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

⁹ *Note de bas de page n° 61 de l'avis cité*: Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

¹⁰ Avis n° 44.028/AG donné le 29 janvier 2008 sur un avant-projet devenu la loi du 19 juin 2008 'portant assentiment au Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne, et à l'Acte final, faits à Lisbonne le 13 décembre 2007', observation n° 28, *Doc. parl.*, Sénat, 2007-2008, n° 4-568/1, pp. 355-356, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/44028.pdf>; voir également l'avis n° 51.151/VR donné le 3 avril 2012 sur un avant-projet devenu la loi du 20 juin 2012 'portant assentiment au Traité instituant le Mécanisme européen de Stabilité (MES), signé à Bruxelles le 2 février 2012', *Doc. parl.*, Sénat, 2011-2012, n° 5-1598/1, pp. 40-41, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/51151.pdf>, sous "Observations générales", le point 1.2.

Raad of van de Raad met eenparigheid van stemmen moeten worden genomen, doet niets af aan die vaststelling.⁶

Zowel het Hof van Cassatie⁷ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁸ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het is vereist dat de Wetgevende Kamers en, in voorkomend geval, de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen⁹ kennen en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.¹⁰

3.3. Uit artikel 20, leden 1 en 3, van de Overeenkomst blijkt dat wijzigingen van enige bepaling van die overeenkomst kunnen worden overeengekomen na mondeling of schriftelijk overleg tussen de luchtvaartautoriteiten en dat die wijzigingen van kracht worden nadat ze door een uitwisseling van diplomatieke nota's zijn bevestigd.

⁶ *Voetnoot 58 van het geciteerde advies*: De meeste "overbruggingsclausules" bepalen dat de besluiten met eenparigheid van stemmen worden vastgesteld. Dit is echter niet het geval met de besluiten waarvan sprake is in de artikelen 98, 107, lid 2, c), 129, lid 3, 281, tweede alinea, en 300, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

⁷ *Voetnoot 59 van het geciteerde advies*: Cass., 19 maart 1981, *Arr. Cass.*, 1980-1981, 808; *J.T.*, 1982, 565, en noot J. Verhoeven; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

⁸ *Voetnoot 60 van het geciteerde advies*: Zie o.m. advies 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl. St. Senaat*, 2001-02, nr. 2-1235/1, 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl. St. W.G.R.*, 2003-04, nr. 575/1, 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl. St. Senaat*, 2004-05, nr. 957/1).

⁹ *Voetnoot 61 van het geciteerde advies*: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

¹⁰ Advies 44.028/AV van 29 januari 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juni 2008 'houdende instemming met het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met de Slotakte, gedaan te Lissabon op 13 december 2007', opmerking 28, *Parl. St. Senaat* 2007-08, nr. 4-568/1, 355-356; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/44028.pdf>; zie eveneens advies 51.151/VR van 3 april 2012 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 20 juni 2012 'houdende instemming met het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012', *Parl. St. Senaat*, 2011-12, nr. 5-1598/001, 40-41; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/51151.pdf>, onder "Algemene opmerkingen", punt 1.2.

Compte tenu de l'étendue de leur champ d'application, qui vise toute modification de toute disposition quelconque de l'Accord, ces paragraphes 1 et 3 ne sont admissibles que s'ils sont interprétés comme signifiant qu'avant de faire l'objet de l'échange de notes diplomatiques visé au paragraphe 3, les modifications apportées à l'Accord proprement dit doivent au préalable, conformément à l'article 167, § 2, de la Constitution, avoir reçu l'assentiment du Parlement.

3.4. En ce qui concerne les modifications apportées à l'Accord en application de son article 20, paragraphes 1 et 3, il y a lieu d'observer en outre:

- que ces accords, tout comme l'Accord qu'ils modifient ou complètent, sont de nature mixte (autorité fédérale/régions);

- que lors de leur mise en œuvre, les procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 'concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers', doivent être respectées;

- qu'à l'instar de l'Accord, elles doivent être publiées au *Moniteur belge*¹¹.

3.5. L'article 3 de l'avant-projet prévoit cependant de donner assentiment de manière anticipée aux modifications qui seraient apportées à l'annexe de l'Accord.

Cette annexe définit les routes aériennes sur lesquelles portent les droits d'exploitation fixés dans l'Accord. Elle indique en outre que les entreprises de transport aérien désignées des parties contractantes peuvent omettre des points intermédiaires ou des points au-delà sur les routes convenues, à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé sur le territoire de la partie contractante les ayant désignées. Elle prévoit également certaines limitations à la possibilité d'embarquer des passagers à un point intermédiaire ou de les débarquer à un point au-delà.

L'article 3 de l'avant-projet ne suscite pas de problème de principe, eu égard à l'objet clairement délimité des modifications

Gelet op het ruime toepassingsgebied van die leden 1 en 3, dat elke wijziging van welke bepaling ook van de Overeenkomst omvat, kunnen die leden slechts worden aanvaard indien ze zo worden begrepen dat de wijzigingen die in de eigenlijke Overeenkomst worden aangebracht, overeenkomstig artikel 167, § 2, van de Grondwet de instemming van het Parlement moeten hebben verkregen alvorens ze het voorwerp uitmaken van de in lid 3 bedoelde uitwisseling van diplomatieke nota's.

3.4. Wat betreft de wijzigingen die met toepassing van artikel 20, leden 1 en 3, in de Overeenkomst worden aangebracht, dient bovendien te worden opgemerkt dat:

- die overeenkomsten, net zoals de Overeenkomst die ze wijzigen of aanvullen, gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);

- bij het tot stand komen ervan de procedures die bij verordening (EG) 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 'inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen' zijn ingesteld, moeten worden gevolgd;

- dat ze, net zoals de Overeenkomst, moeten worden bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.¹¹

3.5. Bij artikel 3 van het voorontwerp wordt er evenwel in voorzien dat voorafgaand instemming wordt verleend aan de wijzigingen die zouden worden aangebracht in de bijlage bij de overeenkomst.

Die bijlage definieert de vliegroutes waarop de in de Overeenkomst bepaalde exploitatierechten betrekking hebben. Bovendien vermeldt ze dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de overeenkomstsluitende partijen op de overeengekomen routes tussenliggende of verder gelegen punten mogen weglaten, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is op het grondgebied van de partij die ze heeft aangewezen. De bijlage voorziet eveneens een aantal beperkingen van de mogelijkheid om passagiers aan boord te nemen op een tussenliggend punt of passagiers aan land te zetten op een verder gelegen punt.

Artikel 3 van het voorontwerp doet geen principieel probleem rijzen, gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van de

¹¹ Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR, avec référence à l'avis n° 50.621/3 donné le 13 décembre 2011 sur un avant-projet devenu la loi du 19 juillet 2013 'portant assentiment à la Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles, et à l'Annexe, adoptées à Paris le 20 octobre 2005', *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2025/1, pp. 26-28, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/50621.pdf>; l'avis n° 54.630/VR donné le 14 janvier 2014 sur un avant-projet devenu le décret du 25 avril 2014 'portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République d'Albanie sur le transport international par la route, signé à Tirana le 25 avril 2006', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2013-2014, n° 2444/1, pp. 27-35, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/54630.pdf>.

¹¹ Zie in die zin advies 57.108/VR, met verwijzing naar advies 50.621/3 van 13 december 2011 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 19 juli 2013 'houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005', *Parl. St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/50621.pdf>, en advies 54.630/VR, op 14 januari 2014 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 25 april 2014 'houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Albanië betreffende het internationaal wegvervoer, ondertekend in Tirana op 25 april 2006', *Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2444/1, 27-35, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/54630.pdf>.

ou ajouts auxquels cette disposition donne assentiment de manière anticipée¹².

Enfin, les observations formulées sous le point 3.4 ci-avant valent également pour les modifications apportées à l'annexe à l'Accord en application de l'article 20 de celui-ci.

PUBLICATION DES NORMES
VISÉES PAR L'ACCORD

4. À plusieurs reprises, l'Accord fait référence aux annexes ou à leurs modifications qui sont adoptées en vertu de l'article 90 de la Convention 'relative à l'aviation civile internationale', signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après: la Convention de Chicago), et qui, de cette manière aussi, sont rendues obligatoires.

Les dix-neuf annexes à la Convention de Chicago constituent les "Normes et pratiques recommandées internationales" (articles 38, 54, I), et 90 de la Convention de Chicago). Celles-ci n'ont pas été publiées au *Moniteur belge*. Elles sont mises à disposition par le service des publications de l'Organisation de l'aviation civile internationale contre paiement et ne sont pas disponibles en langue néerlandaise.

Il convient de rappeler à cet égard que selon la jurisprudence constante de la Cour de cassation, à défaut d'une publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont en principe pas opposables aux particuliers¹³.

¹² Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR, avec référence à l'avis n°s 37.954-37.970-37.977-37.978/AG, donné le 15 février 2005 sur:

– un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 'portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe et à l'Acte final, faits à Rome, le 29 octobre 2004' (37.954/AG), *Doc. parl.*, Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1, p. 64, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37954.pdf>;

– un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.970/AG), *Doc. parl.*, Ass. réun. COCOM, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37970.pdf>;

– un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.977/AG), *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-2005, n° A-128/1, p. 25, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37977.pdf>;

– un avant-projet de loi 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.978/AG), *Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 3-1091/1, p. 539, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37978.pdf>.

¹³ Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, pp. 565-567, note J. VERHOEVEN.

wijzigingen of aanvullingen waaraan die bepaling voorafgaand instemming verleent.¹²

Ten slotte gelden de opmerkingen die hierboven in punt 3.4 zijn geformuleerd, ook voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 20 van de Overeenkomst in de bijlage bij de Overeenkomst worden aangebracht.

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN
WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

4. In de Overeenkomst wordt herhaaldelijk verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die worden aangenomen krachtens artikel 90 van het Verdrag 'inzake de internationale burgerlijke luchtvaart', ondertekend te Chicago op 7 december 1944 (hierna genoemd: het Verdrag van Chicago), en die op die manier ook verbindend worden gemaakt.

De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de "International Standards and Recommended Practices" (artikelen 38, 54, 1), en 90 van het Verdrag van Chicago). Die bijlagen zijn niet bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in het Nederlands.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat die bepalingen volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie in beginsel niet aan particulieren tegenstelbaar zijn wanneer ze niet in het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt.¹³

¹² Zie in die zin advies 57.108/VR, met verwijzing naar advies 37.954-37.970-37.977-37.978/AV, op 15 februari 2005 verstrekt over:

– een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 9 juni 2006 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004' (37.954/AV), *Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 358/1, 64, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37954.pdf>;

– een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004' (37.970/AV), *Parl.St.* Ver.Verg.Gem.Gem. Comm. 2004-05, nr. B-30/1, 25, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37970.pdf>;

– een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004' (37.977/AV), *Parl.St.* Br.Parl. 2004-05, nr. A-128/1, 25, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37977.pdf>;

– een voorontwerp van wet 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004' (37.978/AV), *Parl.St.* Senaat 2004-05, nr. 3-1091/1, 539, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37978.pdf>.

¹³ Cass. 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *J.T.* 1982, 565-567, noot J. Verhoeven.

Ce n'est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces modifications¹⁴ ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire¹⁵ que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est actuellement pas le cas¹⁶.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET DE LOI

5. L'Accord auquel il est donné assentiment a été fait uniquement en langue anglaise. Les versions en langue néerlandaise et en langue française jointes à l'avant-projet, doivent mentionner qu'elles n'en constituent que des traductions.

Le greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le président,

Martine BAGUET

¹⁴ Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. HAUBERT et C. DEBROUX, "L'application du droit international par le juge administratif", *A.P.T.*, 1998, p. 95). Voir toutefois l'avis n° 47.054/1 donné le 15 octobre 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 2 juillet 2010 'portant consentement au Traité portant révision du Traité instituant l'Union économique Benelux, conclu le 3 février 1958, au Protocole relatif aux privilèges et immunités de l'Union Benelux et à la Déclaration, signée à 's-Gravenhage le 17 juin 2008', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2009-2010, n° 324/1, p. 66, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/47054.pdf>.

¹⁵ Voir à cet égard l'avis n° 47.092/4 donné le 23 septembre 2009 sur un avant-projet devenu la loi du 24 avril 2014 'relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime', *Doc. parl.*, Chambre, 2013-2014, n° 53-3381/1, pp. 12 et 13, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/47092.pdf>.

¹⁶ Concernant l'opposabilité d'annexes de la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J. (gde ch.), arrêt *Heinrich c. Autriche*, 10 mars 2009, C-345/06, ECLI:EU:C:2009:140. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145.819, SA Heli Service Belgium.

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou alleen dan geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt¹⁴ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien,¹⁵ wat thans niet het geval is.¹⁶

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN WET

5. De Overeenkomst waaraan instemming wordt verleend, is alleen in het Engels opgemaakt. In de Nederlandse tekst en in de Franse tekst die bij het voorontwerp zijn gevoegd, moet worden vermeld dat het louter om een vertaling gaat.

De griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De voorzitter,

Martine BAGUET

¹⁴ Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. Haubert en C. Debroux, "L'application du droit international par le juge administratif", *APT* 1998, 95). Zie evenwel advies 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 'houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in 's Gravenhage op 17 juni 2008', *Parl. St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47054.pdf>.

¹⁵ Zie in dat verband advies 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 'betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart', *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 53-3381/001, 12-13, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47092.pdf>.

¹⁶ Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie onder meer HvJ (grote kamer) 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich v. Oostenrijk*, ECLI:EU:C:2009:140. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145.819, NV Heli Service Belgium.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mobilité et de la ministre des Affaires étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité et la ministre des Affaires étrangères sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas pour ce qui est des Antilles néerlandaises relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 février 2008, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 20 de l'Accord, sortiront leur plein et entier effet.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit en de minister van Buitenlandse Zaken zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden ten behoeve van de Nederlandse Antillen inzake luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 februari 2008, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen aan de Bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 20 van de Overeenkomst aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Donné à Bruxelles, le 7 avril 2023

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

Hadja Lahbib

Gegeven te Brussel, 7 april 2023

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja Lahbib

TRADUCTION

**ACCORD
ENTRE
LE ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE ROYAUME DES PAYS-BAS
POUR CE QUI EST DES ANTILLES NÉERLANDAISES
RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN**

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

ET

**LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
POUR CE QUI EST DES ANTILLES NÉERLANDAISES**

Ci-après dénommés "les Parties contractantes",

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

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

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

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE 1

Définitions

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

- a) le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient été adoptées ou ratifiées par les deux Parties contractantes;
- b) le terme "Accord" signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;

- c) le terme "autorités aéronautiques" signifie, dans le cas du Royaume de Belgique, le Ministère des Communications et de l'Infrastructure et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports et des communications des Antilles néerlandaises ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- d) les termes "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens qui leur est attribué dans l'article 96 de la Convention;
- e) le terme "territoire" signifie, dans le cas du Royaume de Belgique, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat du Royaume de Belgique et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, la région terrestre des Antilles néerlandaises et les eaux territoriales y adjacentes;
- f) "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4 du présent Accord;
- g) le terme "services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'annexe jointe au présent Accord;
- h) le terme "tarifs" signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions de transport du courrier;
- i) le terme "rupture de charge" signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;
- j) les termes "équipement de bord", "équipement au sol", "provision de bord" et "pièces de rechange" ont le sens qui leur est attribué dans l'annexe 9 de la Convention;
- k) les références faites dans le présent Accord aux "ressortissants du Royaume de Belgique" s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de la Communauté européenne;

- l) les références faites dans le présent Accord aux "entreprises de transport aérien du Royaume de Belgique" s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique.

ARTICLE 2

Octroi de droits

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

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

2. Rien dans le paragraphe 1^{er} du présent article ne saurait être interprété comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

ARTICLE 3

Désignation pour l'exploitation des services

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

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

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties contractantes, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises de transport aérien ont été désignées, pour autant que:

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique:
 - i. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire de la Belgique en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit de la Communauté européenne; et
 - ii. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
- b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par les Antilles néerlandaises:

- i. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire des Antilles néerlandaises et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable dans les Antilles néerlandaises; et
- ii. les Antilles néerlandaises exercent et maintiennent un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien.

2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

ARTICLE 5

Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations visées à l'article 4 du présent Accord à l'égard des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante:

- a) si les entreprises de transport aérien en cause ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément à la Convention;
- b) si, dans l'exploitation des services, les entreprises de transport aérien en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord;
- c) si les entreprises de transport aérien en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie contractante;
- d) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique:
 - i. si l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la Belgique en vertu du Traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit de la Communauté européenne; ou
 - ii. si un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'État membre de la Communauté

européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.

- e) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par les Antilles néerlandaises:
 - i. si l'entreprise de transport aérien désignée n'est pas établie sur le territoire des Antilles néerlandaises ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit applicable dans les Antilles néerlandaises; ou
 - ii. si les Antilles néerlandaises n'exercent pas ou ne maintiennent pas un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1^{er} du présent article ne seront exercés qu'après des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 18 du présent Accord.

ARTICLE 6

Application des lois et règlements

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

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante et par ou pour leurs équipages, passagers, marchandises et courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

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

Cette disposition ne s'appliquera pas si le passager est en transit à destination d'un État partie à la Convention en application de l'accord de Schengen du 14 juin 1985.

3. Aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à ses propres entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante qui assure des services aériens internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1^{er} et 2 du présent article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations y associées sous son contrôle.

ARTICLE 7

Certificats, brevets et licences, et sécurité

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et qui sont toujours en cours de validité seront reconnus comme valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1^{er} du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations conformément à l'article 18 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.

L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 5 du présent Accord.

3.1. Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sécurité dans tout domaine se rapportant aux équipages, aux

aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

- 3.2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'applique ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines, qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par l'autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi justifiera l'application de l'article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).
- 3.3. Nonobstant l'obligation mentionnée à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un accord de location, pour le compte de l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes, sur les services en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article "inspection sur l'aire de trafic") par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.
- 3.4. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'application et le suivi effectifs de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

- 3.5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante ou pour leur compte en vue d'effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3.3 ci-dessus est refusé par le représentant de la ou des entreprises de transport aérien, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 3.4 ci-dessus, existent et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.
- 3.6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien.
- 3.7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les paragraphes 3.2 et 3.6 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

ARTICLE 8

Sûreté de l'aviation

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.
3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite

d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, 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 de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et qui lie les Parties contractantes.

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux Parties contractantes; elles prévoient que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leur registre, ou les exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence principale sur leur territoire, ainsi que les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, agissent en conformité avec lesdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante s'engage à observer les dispositions en matière de sûreté que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée, la sortie et à l'intérieur du territoire de cette autre Partie contractante, et à prendre des mesures adéquates pour protéger les aéronefs et assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages de soute et de cabine, ainsi que des marchandises et provisions de bord, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

6. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

7. Si une Partie contractante vient à déroger aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les

autorités aéronautiques de ladite Partie contractante. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans les trente (30) jours justifie l'application de l'article 5 du présent Accord.

ARTICLE 9

Droits d'utilisation

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

2. Chaque Partie contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toute proposition de changement dans les droits d'utilisation devrait être donnée avec un délai raisonnable afin de permettre aux entreprises de transport aérien désignées d'exprimer leur point de vue avant que ne soient effectués les changements.

ARTICLE 10

Assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante, y compris, dans le cas du Royaume de Belgique, du droit de la Communauté européenne, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance en escale ou, à son gré, le droit de choisir parmi des prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie.

Dans les cas où ces lois et règlements limitent ou excluent l'auto-assistance, et dans les cas où il n'existe pas de concurrence effective entre les prestataires de services d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

ARTICLE 11

Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres objets utilisés ou destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces entreprises de transport aérien désignées.

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

- a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ou pour leur compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante;
- b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;
- c) embarqués dans des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

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

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

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

6. Aucune disposition du présent Accord n'empêche le Royaume de Belgique d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, taxes, droits

ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée des Antilles néerlandaises, qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire du Royaume de Belgique et un autre point situé sur le territoire du Royaume de Belgique ou sur le territoire d'un autre État membre de la Communauté européenne.

ARTICLE 12

Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante bénéficieront de possibilités justes et égales d'exploiter les services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

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

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité adéquate pour répondre aux besoins courants et raisonnablement prévisibles en matière de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'États autres que celui qui a désigné une entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:

- a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport

aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des États de la région;

- c) aux exigences de l'exploitation de services aériens long-courriers.

5. Les entreprises de transport aérien désignées soumettront, au plus tard trente (30) jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, leurs programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences et les horaires de vol.

Ceci s'applique également aux modifications ultérieures.

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

ARTICLE 13

Rupture de charge et partage de codes

1. Sur tout secteur ou secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'aéronef utilisé en n'importe quel point de la route.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en exploitant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'annexe, conclure des accords de partage de codes avec une entreprise de transport aérien, quelle qu'en soit la nationalité, pour autant que cette entreprise de transport aérien détienne les droits de route et de trafic appropriés. Pour tout billet vendu, l'entreprise de transport aérien communique clairement à l'acheteur au point de vente quelle entreprise de transport aérien exploite chaque section du service et avec quelle entreprise ou entreprises de transport aérien l'acheteur conclut une relation contractuelle..

ARTICLE 14

Tarifs

1. Chaque Partie contractante permettra que les tarifs pour les services aériens soient fixés par chaque entreprise de transport aérien désignée sur la base de considérations commerciales relatives au marché. L'intervention des Parties

contractantes se limite à :

- a) la prévention de tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires;
- b) la protection des consommateurs contre des tarifs qui sont déraisonnablement élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante; et
- c) la protection des entreprises de transport aérien contre des tarifs qui sont artificiellement bas en raison d'aides ou de subsides d'État directs ou indirects.

2. Chacune des Parties contractantes demandera la notification auprès de ses autorités aéronautiques de tarifs à appliquer à destination ou en provenance de son territoire par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante. La notification par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes est requise dans les trente (30) jours avant la date proposée d'entrée en vigueur. Dans des cas individuels, la notification peut être autorisée avec un délai inférieur au délai normalement requis. Aucune des Parties contractantes n'exigera des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante la notification ou le dépôt des prix demandés au public par les affréteurs, à moins que cela soit nécessaire, sur une base non discriminatoire, à des fins d'information.

3. Aucune des Parties contractantes ne prendra des mesures unilatérales en vue d'empêcher l'application d'un tarif proposé ou le maintien d'un tarif en vigueur par (1) une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour le transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes, ou (2) une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour le transport aérien entre le territoire de l'autre Partie contractante et tout autre pays, y compris, dans les deux cas, sur une base interligne ou intraligne. Si une des Parties contractantes estime qu'un tel tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 1^{er} du présent article, elle demandera des consultations et notifiera à l'autre Partie contractante les raisons de son mécontentement dès que possible. Ces consultations se tiendront au plus tard trente (30) jours après la réception de la demande, et les Parties contractantes coopéreront pour obtenir les informations nécessaires à la résolution argumentée du problème. Si les Parties contractantes parviennent à un accord en ce qui concerne un tarif pour lequel un mécontentement a été exprimé, chaque Partie contractante s'efforcera de mettre en œuvre cet accord. En l'absence d'un accord mutuel, le tarif entrera en vigueur ou sera maintenu.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1^{er} à 3 du présent article, les tarifs devant être appliqués par les entreprises de transport aérien désignées des Antilles néerlandaises pour un transport effectué dans la Communauté européenne sont soumis au droit de la Communauté européenne.

ARTICLE 15

Personnel

1. Les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante leurs représentants et leurs employés des secteurs commercial, opérationnel, technique et autres requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits par leur propre personnel, quelle qu'en soit la nationalité, ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

3. Les représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1^{er} du présent article.

4. Dans la mesure où le permet leur législation nationale, les deux Parties contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou d'autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

ARTICLE 16

Ventes et recettes

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée se voit accorder le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

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

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

2. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par l'entreprise de transport aérien désignée sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante; ils ne seront soumis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chaque Partie contractante accordera, sur une base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, l'exemption de toute forme de taxe sur les recettes ou bénéfices que lesdites entreprises de transport aérien tirent, sur le territoire de la première Partie contractante, de l'exploitation de services aériens internationaux, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention préventive de la double imposition prévoyant une exemption analogue est en vigueur entre les Parties contractantes.

ARTICLE 17

Échange d'informations

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

2. Chaque Partie contractante veillera à ce que ses entreprises de transport

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

3. Chaque Partie contractante veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

ARTICLE 18 Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant à l'application et au respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de son annexe.

2. Sauf entente contraire entre les Parties contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une telle demande.

ARTICLE 19 Règlement des différends

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une

personne ou d'un organisme ou l'une des Parties contractantes peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit:

Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner un troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.

Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

Si l'une des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.

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

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

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

ARTICLE 20

Modifications

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

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

prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1^{er} du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

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

ARTICLE 21

Dénonciation

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

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

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

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

ARTICLE 22

Enregistrement

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

ARTICLE 23

Entrée en vigueur

Chacune des Parties contractantes notifiera, par voie diplomatique, à l'autre Partie contractante l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles pour que le présent Accord puisse entrer en vigueur.

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

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique uniquement aux Antilles néerlandaises.

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

FAIT en double exemplaire à Bruxelles, le 5 février 2008 en anglais.

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

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Royaume de Belgique

Points dans le Royaume de Belgique - points intermédiaires - points aux Antilles néerlandaises - points au-delà

NOTES:

1. Les points intermédiaires ou points au-delà peuvent être omis à l'occasion de tout vol à condition que le service commence ou se termine dans le Royaume de Belgique.
2. Les services peuvent être exploités dans les deux sens.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire pour être ensuite débarqué sur le territoire des Antilles néerlandaises, ou être embarqué sur le territoire des Antilles néerlandaises pour être débarqué en un point au-delà, et vice versa, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent autrement ultérieurement. Cette restriction ne s'applique pas aux points pour lesquels une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante a conclu un accord de partage de codes avec une entreprise de transport aérien d'un État tiers, à condition que cette dernière entreprise de transport aérien détienne des droits de route et des droits de trafic des troisième et quatrième libertés appropriés.

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées des Antilles néerlandaises

Points aux Antilles néerlandaises - points intermédiaires - points dans le Royaume de Belgique - points au-delà

NOTES:

1. Les points intermédiaires ou points au-delà peuvent être omis à l'occasion de tout vol à condition que le service commence ou se termine dans les Antilles néerlandaises.
2. Les services peuvent être exploités dans les deux sens.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire pour être ensuite débarqué sur le territoire du Royaume de Belgique, ou être embarqué sur le territoire du Royaume de Belgique pour être débarqué en un point au-delà, et vice versa, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent autrement ultérieurement. Cette restriction ne s'applique pas aux points pour lesquels une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante a conclu un accord de partage de codes avec une entreprise de transport aérien d'un État tiers, à condition que cette dernière entreprise de transport aérien détienne des droits de route et des droits de trafic des troisième et quatrième libertés appropriés.

VERTALING

**OVEREENKOMST
TUSSEN
HET KONINKRIJK BELGIË
EN
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
TEN BEHOEVE VAN DE NEDERLANDSE ANTILLEN
INZAKE LUCHTVERVOER**

HET KONINKRIJK BELGIË,

EN

**HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
TEN BEHOEVE VAN DE NEDERLANDSE ANTILLEN**

hierna de "Overeenkomstsluitende Partijen" genoemd;

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

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

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

Zijn overeengekomen als volgt:

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

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

- a) de term "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;
- b) de term "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle

- wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- c) de term "luchtvaartautoriteiten" betekent voor het Koninkrijk België het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, en voor het Koninkrijk der Nederlanden de Minister van Verkeer en Vervoer van de Nederlandse Antillen, of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
 - d) de termen "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan is toegekend in artikel 96 van het Verdrag;
 - e) de term "grondgebied" betekent voor het Koninkrijk België het land en de daaraan grenzende territoriale wateren die onder de soevereiniteit, de suzeriniteit, de bescherming of het mandaat van het Koninkrijk België staan, en voor het Koninkrijk der Nederlanden het land van de Nederlandse Antillen en de daaraan grenzende territoriale wateren;
 - f) "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
 - g) de term "overeengekomen diensten" betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
 - h) de term "tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
 - i) de term "verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route vliegtuigen van een andere capaciteit worden ingezet dan op een ander deel van de route;
 - j) de termen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die daaraan is toegekend in Bijlage 9 bij het Verdrag;
 - k) de term "onderdanen van het Koninkrijk België" moet worden begrepen als een verwijzing naar de staatsburgers van de lidstaten van de Europese Gemeenschap;
 - l) de term "luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België" moet worden begrepen

als een verwijzing naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België zijn aangewezen;

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

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

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

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

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

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

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

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van haar wetten en voorschriften, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de vereiste vergunningen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen, op voorwaarde dat:

- a) in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. deze maatschappij overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd, en houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht; en
 - ii. de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft, en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk in de aanwijzing is vermeld.
- b) in het geval van een door de Nederlandse Antillen aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. deze maatschappij op het grondgebied van de Nederlandse Antillen is gevestigd, en houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Nederlandse Antillen; en
 - ii. de Nederlandse Antillen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefenen en handhaven.

2. Na ontvangst van deze vergunningen kunnen de luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en mits tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 14 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 5

Intrekking of schorsing van exploitatievergunning

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 van deze Overeenkomst vermelde vergunningen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden;
 - a) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten aan te tonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;
 - b) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
 - c) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;
 - d) in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. indien deze niet overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd of geen houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht; of
 - ii. de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is vermeld.
 - e) in het geval van een door de Nederlandse Antillen aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. indien deze niet is gevestigd op het grondgebied van de Nederlandse Antillen of geen houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Nederlandse Antillen; of
 - ii. de Nederlandse Antillen geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de

luchtvaartmaatschappij uitoefenen en handhaven.

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 18 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

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

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

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

Deze bepaling is niet van toepassing indien de passagier op doorreis is naar een bestemming in een Staat die partij is bij het Verdrag ter uitvoering van het Schengenakkoord van 14 juni 1985.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt haar eigen of

enige andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de eerste en tweede leden van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante faciliteiten waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 7

Bewijzen, vergunningen en veiligheid

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

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

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen, en indien deze afwijking werd betekend aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn.

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

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

na dat verzoek.

- 3.2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag vastgestelde minimumnormen, in een zodanig gebied niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze bevindingen en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen vijftien (15) dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere periode adequate maatregelen te nemen, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, schorsing en wijziging van exploitatievergunningen).
- 3.3. Onverminderd de in artikel 33 van het Verdrag genoemde verplichting wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of, op basis van een leaseovereenkomst, namens de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel "platforminspectie" genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.
- 3.4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:
 - a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen, of
 - b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de krachtens het Verdrag vastgestelde veiligheidsnormen,staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie uitvoert, vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag, vast te stellen dat de voorschriften

op grond waarvan het bewijs of de vergunningen met betrekking tot dat luchtvaartuig of tot de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of de voorwaarden waaronder het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan noch hoger liggen dan de volgens het Verdrag vastgestelde minimumnormen.

- 3.5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of namens de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 3.3 hierboven door de vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 3.4. hierboven ontstaat en mag zij in dat lid vermelde conclusies te trekken.
- 3.6. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk te schorsen of te wijzigen ingeval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veilige exploitatie van een luchtvaartmaatschappij.
- 3.7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met de leden 3.2 of 3.6 hierboven wordt stopgezet zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

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

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

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

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

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven beveiligingsbepalingen voor het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om het luchtvaartuig te beschermen en om passagiers, bemanningen, hun bagage en handbagage evenals vracht en boordproviand vóór het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens

en luchtverkeersfaciliteiten voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer te vergemakkelijken en door andere passende maatregelen te nemen, bestemd om aan een dergelijk incident of de dreiging daarvan snel en veilig een einde te stellen.

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

ARTIKEL 9 Gebruiksvergoedingen

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

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

ARTIKEL 10

Grondafhandelingsdiensten

Onverminderd de wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip, in het geval van het Koninkrijk België, van het Europese Gemeenschapsrecht, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest, het recht een keuze te maken tussen concurrerende verleners van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten.

Waar dergelijke wetten en voorschriften zelfafhandeling beperken of verhinderen en waar er geen daadwerkelijke mededinging is tussen verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op niet-discriminerende wijze behandeld voor wat betreft haar toegang tot zelfafhandelings- en grondafhandelingsdiensten aangeboden door een verlener of verlener.

ARTIKEL 11

Douane en accijnzen

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

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

- a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervreemd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
- b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
- c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

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

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

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

6. Niets in deze Overeenkomst belet het Koninkrijk België om op niet-discriminerende wijze belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen voor de op zijn grondgebied geleverde brandstof voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Nederlandse Antillen die vluchten exploiteert tussen een punt op het grondgebied van het Koninkrijk België en een ander punt in het Koninkrijk België of op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap.

ARTIKEL 12

Capaciteit

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

2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van de Overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of op een deel daarvan verlenen, niet op onrechtmatige wijze te treffen.

3. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden verleend, dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften voor het vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen van uiteindelijke bestemming van het vervoer.

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

- a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die in dit gebied gelegen zijn;
- c) de vereisten die de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen brengen ten laatste dertig (30) dagen vóór de aanvang van een overeengekomen dienst, hun voorgenomen vluchtprogramma's ter kennis aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Deze vluchtprogramma's bevatten o.m. de aard van de dienst, de te gebruiken luchtvaartuigen, de frequenties en de vluchtschema's.

Deze bepaling is eveneens van toepassing op latere wijzigingen.

In bijzondere gevallen mag deze tijdslimiet worden ingekort, mits de genoemde autoriteiten daarin toestemmen.

ARTIKEL 13

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

1. Voor elk segment of segmenten van de respectieve routes mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij tijdens om het even welke ononderbroken vlucht, wisselen van luchtvaartuigtype op om het even welk punt op de route.

2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag bij de uitvoering van de overeengekomen luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes, codeshare-overeenkomsten sluiten met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit, op voorwaarde dat deze laatste maatschappij de nodige route- en verkeersrechten geniet. Voor elk verkocht ticket informeert de luchtvaartmaatschappij de koper op het verkooppunt welke luchtvaartmaatschappij elke sector van de dienst zal exploiteren en met welke luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen de koper een contractuele verbintenis aangaat.

ARTIKEL 14

Tarieven

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij staat toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen tarieven voor luchtvervoer vaststelt op basis van commerciële marktoverwegingen. Tussenkost door de Overeenkomstsluitende Partijen wordt beperkt tot:

- a) het voorkomen van onredelijk discriminerende tarieven of praktijken;
- b) bescherming van consumenten tegen tarieven die onredelijk hoog of beperkend zijn en die het gevolg zijn van misbruik van een machtspositie; en
- c) bescherming van luchtvaartmaatschappijen tegen tarieven die kunstmatig laag zijn door rechtstreekse of onrechtstreekse overheidssubsidies of -steun.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij eist dat de door luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te rekenen tarieven voor diensten van of naar haar grondgebied ter kennis worden gebracht aan haar luchtvaartautoriteiten. Kennisgeving door de luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen wordt niet meer dan dertig (30) dagen vóór de voorgestelde datum van inwerkingtreding geëist. In losstaande gevallen kan de kennisgeving binnen een kortere dan normaal vereiste termijn worden toegestaan. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen eist de kennisgeving of voorlegging, door luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, van door bevrachters aan het publiek aangerekende tarieven, behalve wanneer dit op niet-discriminerende wijze voor informatieve doeleinden vereist is.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen treedt eenzijdig op ter belemmering van de invoering of voortzetting van een tarief dat wordt voorgesteld om te worden aangerekend door (1) een luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor internationaal luchtvervoer tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen, of (2) een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor luchtvervoer tussen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en elk ander land, in beide gevallen met inbegrip van vervoer met inter- of intralining. Als een Overeenkomstsluitende Partij van oordeel is dat een dergelijk tarief strijdig is met de

overwegingen van het eerste lid van dit artikel, verzoekt ze om overleg en stelt ze de andere Overeenkomstsluitende Partij zo snel mogelijk in kennis van de redenen voor haar ongenoegen. Dit overleg vindt uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek plaats en de Overeenkomstsluitende Partijen werken samen bij het veiligstellen van de informatie die nodig is voor een redelijke beslechting van het geschil. Als de Overeenkomstsluitende Partijen tot een overeenkomst komen met betrekking tot een tarief waarover ongenoegen werd kenbaar gemaakt, doet elke Overeenkomstsluitende Partij zijn uiterste best om die overeenkomst ten uitvoer te brengen. Zonder dergelijk onderling akkoord wordt of blijft het tarief van kracht.

4. Onverminderd de bepalingen van de leden 1 tot 3 van dit artikel, zijn de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Nederlandse Antillen aan te rekenen tarieven voor vervoer dat volledig binnen de Europese Gemeenschap plaatsvindt, onderworpen aan het Europese Gemeenschapsrecht.

ARTIKEL 15

Personeel

1. Op basis van wederkerigheid mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij eigen vertegenwoordigers hebben, evenals commerciële, operationele, technische en andere gespecialiseerde personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

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

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

4. In de mate waarin hun nationale wetgevingen dit toestaan, zien beide Overeenkomstsluitende Partijen ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

ARTIKEL 16

Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en naar eigen goeddunken, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoerdiensten te

verkoopen tegen betaling in de munt van dat grondgebied of, naar eigen goeddunken, in een vrij converteerbare munt van enig ander land.

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

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

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

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

ARTIKEL 17

Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit omvat afschriften van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op vastgelegde routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane

diensttabellen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij ziet erop toe dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zoveel van tevoren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij afschriften verschaffen van tarieven, dienstregelingen, met inbegrip van iedere wijziging daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, met inbegrip van de informatie over de aangeboden capaciteit op de vastgelegde routes, en elke andere informatie die vereist kan zijn om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij ziet erop toe dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgen betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in- en ontschepping.

ARTIKEL 18

Overleg

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

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

ARTIKEL 19

Regeling van geschillen

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

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslechting voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslechting voorleggen aan een drieledig scheidsgerecht.

3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt:
Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een verzoek om arbitrage heeft ontvangen. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van zestig (60) dagen.

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

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

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

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

5. De kosten van het scheidsgerecht worden gelijkelijk over de Overeenkomstsluitende Partijen verdeeld.

ARTIKEL 20

Wijzigingen

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

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

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

ARTIKEL 21

Beëindiging

1. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit om deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

ingetrokken.

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

ARTIKEL 22

Registratie

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

ARTIKEL 23

Inwerkingtreding

Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg in kennis dat de grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn volbracht.

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

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst uitsluitend van toepassing op de Nederlandse Antillen.

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

GEDAAN in tweevoud te Brussel, op 5 februari 2008 in de Engelse taal.

VERTALING**BIJLAGE**

ROUTETABEL

Afdeling 1

Door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België te exploiteren routes

Punten in het Koninkrijk België - tussenliggende punten - Punten in de Nederlandse Antillen - verdergelegen punten

OPMERKINGEN:

1. Tussenliggende of verdergelegen punten mogen op om het even welke vlucht worden overgeslagen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst in het Koninkrijk België is gelegen.
2. De diensten mogen in beide richtingen worden uitgevoerd.
3. Geen passagiers of goederen mogen aan boord worden genomen op een tussenliggend punt om te worden afgezet op het grondgebied van de Nederlandse Antillen, of aan boord worden genomen op het grondgebied van de Nederlandse Antillen om te worden afgezet op een verdergelegen punt, en vice versa in beide gevallen, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd anderszins overeenkomen. Deze beperking geldt niet voor punten waar een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij een codeshare-overeenkomst heeft gesloten met een luchtvaartmaatschappij van een derde Staat, op voorwaarde dat deze laatste maatschappij de nodige routerechten en rechten van de derde en vierde vrijheid geniet.

Afdeling 2

Door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de Nederlandse Antillen te exploiteren routes

Punten in de Nederlandse Antillen - tussenliggende punten - Punten in het Koninkrijk België - verdergelegen punten

OPMERKINGEN:

1. Tussenliggende of verdergelegen punten mogen op om het even welke vlucht worden overgeslagen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst in de Nederlandse Antillen is gelegen.
2. De diensten mogen in beide richtingen worden uitgevoerd.
3. Geen passagiers of goederen mogen aan boord worden genomen op een tussenliggend punt om te worden afgezet op het grondgebied van het Koninkrijk België, of aan boord worden genomen op het grondgebied van het Koninkrijk België om te worden afgezet op een verdergelegen punt, en vice versa in beide gevallen, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd anderszins overeenkomen. Deze beperking geldt niet voor punten waar een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij een codeshare-overeenkomst heeft gesloten met een luchtvaartmaatschappij van een derde Staat, op voorwaarde dat deze laatste maatschappij de nodige routerechten en rechten van de derde en vierde vrijheidgeniet.

AGREEMENT
BETWEEN
THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS
IN RESPECT OF THE NETHERLANDS ANTILLES
RELATING TO AIR TRANSPORT

**AGREEMENT
BETWEEN
THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS
IN RESPECT OF THE NETHERLANDS ANTILLES
RELATING TO AIR TRANSPORT**

THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

**THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
IN RESPECT OF THE NETHERLANDS ANTILLES,**

hereinafter referred to as the “Contracting Parties”;

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- a) the term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- b) the term “Agreement” means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;
- c) the term “aeronautical authorities” means: in the case of the Kingdom of Belgium, the Ministry of Communications and Infrastructure, and in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport and Communications of the Netherlands Antilles or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- 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 “Territory” in the case of the Kingdom of Belgium means the land areas and the territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Kingdom of Belgium and in the case of the Kingdom of the Netherlands the land area of the Netherlands Antilles and the territorial waters adjacent thereto;
- f) “Designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;
- g) the term “Agreed services” means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- h) the term “Tariffs” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- i) the term “Change of gauge” means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;

- j) the terms “aircraft equipment”, “ground equipment”, “aircraft stores”, “spare parts” have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention;
- k) the term “nationals of the Kingdom of Belgium” shall be understood as referring to nationals of European Community Member States;
- l) the term “airlines of the Kingdom of Belgium” shall be understood as referring to airlines designated by the Kingdom of Belgium.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the respective designated airlines:
 - a) to fly without landing across its territory;
 - b) to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - c) to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation to operate services

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.
2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

ARTICLE 4

Authorisation to operate services

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant the designated airlines the appropriate authorisations to operate the agreed services for which those airlines have been designated, provided that:
 - a) in the case of an airline designated by Belgium:
 - i. it is established in the territory of Belgium under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and
 - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation.
 - b) in the case of an airline designated by the Netherlands Antilles:
 - i. it is established in the territory of the Netherlands Antilles and has a valid Operating Licence in accordance with the law applicable in the Netherlands Antilles; and
 - ii. the Netherlands Antilles is exercising and maintaining effective regulatory control of the airline.
2. Upon receipt of such authorisations the airlines may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airlines comply with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or suspension of operating authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorisations referred to in Article 4 of this Agreement with respect to the airlines designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorisation or impose conditions, temporarily or permanently:
 - a) in the event of failure by such airlines to satisfy them that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;

- b) in the event of failure by such airlines to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;
 - c) in the event of failure by such airlines to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
 - d) in the case of an airline designated by Belgium:
 - i. if it is not established in the territory of Belgium under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or
 - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation.
 - e) in the case of an airline designated by the Netherlands Antilles:
 - i. if it is not established in the territory of the Netherlands Antilles or does not have a valid Operating Licence in accordance with the law applicable in the Netherlands Antilles; or
 - ii. the Netherlands Antilles is not exercising or not maintaining effective regulatory control of the airline.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 18 of this Agreement.

ARTICLE 6

Application of laws and regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

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

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

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

ARTICLE 7

Certificates, licences and safety

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.
2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this Article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.
Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.
- 3.1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
- 3.2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement (revocation, suspension and variation of operating authorisations).

- 3.3. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated or, under a lease arrangement, on behalf of the airline of one Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called «ramp inspection»), provided this does not lead to unreasonable delay.
- 3.4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,
- the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
- 3.5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3.3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 3.4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
- 3.6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- 3.7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 3.2 or 3.6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 8

Aviation Security

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

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they 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.
5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

ARTICLE 9

User charges

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organisations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 10

Ground handling provisions

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Kingdom of Belgium, European Community law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide for ground handling services in whole or in part.

Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 11

Customs and Excise

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

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:
 - a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airlines of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
 - c) taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.
3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airlines of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs legislation or regulations.
4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.
5. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.
6. Nothing in this Agreement shall prevent the Kingdom of Belgium from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Netherlands Antilles that operates between a point in the territory of the Kingdom of Belgium and another point in the Kingdom of Belgium or in the territory of another European Community Member State.

ARTICLE 12

Capacity

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

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airlines 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 route.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.
4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating an airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
 - a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;
 - c) the requirements of long-haul airline operation.
5. The designated airlines shall, not later than thirty (30) days prior to the date of operation of any agreed service, notify their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include i.a. the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules.
This shall likewise apply to later changes.
In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

ARTICLE 13

Change of gauge and code-share

1. For any segment, or segments of the respective routes a designated airline may during any one continuous flight, change type of aircraft at any point of the route.
2. In operating the agreed air services on the routes specified in the Annex, each designated airline may enter into code-share arrangements with an airline of any nationality provided the latter airline holds the appropriate route and traffic rights. In respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale which airline will operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

ARTICLE 14

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - b) protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Contracting Party shall require notification to its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification by the airlines of both Contracting Parties shall be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of tariffs charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged by (1) an airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (2) an airline of one Contracting Party for air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.
4. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 to 3 of this Article, the tariffs to be charged by the designated airlines of the Netherlands Antilles for carriage within the European Community shall be subject to European Community Law.

ARTICLE 15

Staff requirements

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational, technical and other specialist staff as required in connection with the operation of the agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airlines, be satisfied by their own personnel of any nationality or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such law and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.
4. To the extent permitted under national law, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties.

ARTICLE 16

Sales and revenues

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.
Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.
Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.
2. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airlines designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

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

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

ARTICLE 17

Exchange of information

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorisations extended to their respective designated airlines to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.
2. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.
3. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation.

ARTICLE 18

Consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close co-operation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 19

Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.
3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:

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

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

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

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this Article.
If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of Article 5 of this Agreement.
5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

ARTICLE 20

Modifications

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

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this Article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.
3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 21

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.
2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.
In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 22

Registration

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

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 following the date of the last notification.

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Netherlands Antilles only.

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

DONE in duplicate at Brussels on this 5th day of February 2008 in the English language.

ANNEX**ROUTE SCHEDULE****Section 1**

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Kingdom of Belgium

Points in the Kingdom of Belgium - intermediate points - Points in the Netherlands Antilles
- points beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Kingdom of Belgium.
2. Services may be operated in either direction.
3. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Netherlands Antilles, or picked up in the territory of the Netherlands Antilles to be set down at a beyond point, and vice versa in both cases, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
This restriction does not apply to points where an airline of one Contracting Party has entered into a code-sharing agreement with an airline of a third State, provided that the latter airline holds appropriate route and third and fourth freedom rights.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Netherlands Antilles

Points in the Netherlands Antilles - intermediate points - Points in the Kingdom of Belgium
- points beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Netherlands Antilles.
2. Services may be operated in either direction.
3. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Kingdom of Belgium, or picked up in the territory of the Kingdom of Belgium to be set down at a beyond point, and vice versa in both cases, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
This restriction does not apply to points where an airline of one Contracting Party has entered into a code-sharing agreement with an airline of a third State, provided that the latter airline holds appropriate route and third and fourth freedom rights.