

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 november 2018

WETSONTWERP

**houdende instemming met het Akkoord
tussen de Regering van het Koninkrijk België
en de Regering van Australië betreffende
de luchtdiensten, en zijn bijlage, gedaan te
Canberra op 23 november 2012**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	12
Advies van de Raad van State	13
Wetsontwerp	17
Akkoord (Engelse versie)	19
Akkoord (Nederlandse versie)	39
Akkoord (Franse versie)	70

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 novembre 2018

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord entre le
Gouvernement du Royaume de Belgique et
le Gouvernement de l'Australie relatif aux
services aériens, et à son annexe, faits à
Canberra le 23 novembre 2012**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	12
Avis du Conseil d'État	13
Projet de loi	17
Accord (version anglaise)	19
Accord (version néerlandaise)	39
Accord (version française)	70

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

De regering heeft dit wetsontwerp op 23 november 2018 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 23 novembre 2018.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 3 december 2018 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 3 décembre 2018.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp van instemmingswet heeft tot doel de bekrachtiging mogelijk te maken van het Akkoord tussen België en Australië betreffende de luchtdiensten.

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.

Het gaat om:

— de volgende aspecten voor de overeenkomstsluitende partijen: de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen; de toepassing van de wetten en voorschriften; de samenwerking inzake beveiliging; de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen; de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen waarbij België verplicht rekening moet houden met het Europese begrip van communautaire luchtvaartmaatschappij zoals bedoeld in de arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen; de vergunning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn; de gebruiksvergoedingen (luchthavens en luchtvaartvoorzieningen); de douanerechten en accijnzen; de specifieke aspecten eigen aan elke overeenkomst, namelijk: het overleg, de informatie-uitwisseling, de regeling van de 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 tarieven; de verkoop, de inkomsten en de vertegenwoordiging van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij; de verandering van vliegtuigtype en de codesharingsregelingen.

RÉSUMÉ

Le projet de loi d'assentiment a pour objet de permettre la ratification de l'Accord entre la Belgique et l'Australie relatif aux services aériens.

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, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le "Tableau des routes" annexé à cet accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit:

— pour les parties contractantes, essentiellement des aspects: certificats de navigabilité, brevets d'aptitudes et licences; application des lois et règlements; collaboration en matière de sûreté; exigences en matière de sécurité des aéronefs; désignation qui, pour la Belgique, exige obligatoirement la prise en compte de la notion européenne de transporteur communautaire rappelée par les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE); autorisation, révocation ou suspension d'exploitation ainsi que tous les aspects qui y sont attachés; redevances d'usage (aéroports et installations de navigation aérienne); droits de douane et accises; aspects plus formalistes tels que: la consultation, l'échange d'information, les procédures de règlement des différends, la modification et dénonciation de l'accord, l'enregistrement, l'entrée en vigueur;

— pour, et au profit des compagnies aériennes désignées, essentiellement des aspects: octroi des droits de trafic; assistance en escale; capacité et approbation des programmes d'exploitation; tarifs; ventes et recettes ainsi que représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre Partie Contractante; rupture de charge et accords de partage de codes.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

SAMENVATTING VAN HET AKKOORD

België en Australië hebben op 23 november 2012 een akkoord betreffende het luchtvervoer ondertekend. Dit akkoord wordt nu ter instemming voorgelegd aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Context en normatief kader van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten

Ondanks zijn symboolwaarde van vrijheid en on-eindigheid 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”.

De buitengewone ontwikkeling van het internationale luchtverkeer is mogelijk sindsdien, dankzij het sluiten van duizenden bilaterale overeenkomsten tussen alle landen ter wereld, waardoor de bediening van een land door de luchtvaartmaatschappijen van een ander land is toegestaan, op voorwaarde dat bepaalde regels worden nageleefd en dit op basis van het principe van wederkerigheid.

Deze overeenkomsten inspireren zich nog vandaag 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 arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de *open sky*-rechtszaken hebben bepaalde bepalingen van deze bilaterale luchtvaartovereenkomsten aan de kaak gesteld (omdat ze met het communautair recht niet overeenstemden) en hebben aanleiding gegeven tot de ontwikkeling van een extern beleid van de Europese Unie op het vlak van de burgerluchtvaart.

De lidstaten moeten dus rekening houden met deze nieuwe dimensie bij de ondertekening van nieuwe bilaterale overeenkomsten of moeten over de bestaande overeenkomsten opnieuw onderhandelen.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

RÉSUMÉ DE L'ACCORD

La Belgique et l'Australie ont signé, le 23 novembre 2012, un accord relatif au transport aérien. Il est soumis aujourd'hui à l'assentiment de la Chambre des représentants en vue de sa ratification.

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.

Depuis lors, l'extraordinaire développement du trafic aérien international a été rendu possible par la conclusion de milliers d'accords bilatéraux de par le monde, par lesquels la desserte d'un pays par la ou les compagnies aériennes de l'autre est autorisée, sur base du principe de réciprocité et sous réserve du respect de certaines règles.

Encore aujourd'hui, ces accords aériens s'inspirent largement de cette 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.

Les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), dits “Ciel ouvert”, ont toutefois remis en cause certaines dispositions de ces accords aériens bilatéraux (celles qui se sont révélées non compatibles avec le droit communautaire) et fait émerger la mise en place d'une politique extérieure de l'aviation de l'Union européenne.

Depuis lors, tous les accords aériens bilatéraux renégociés ou conclus par les États membres doivent tenir compte de cette dimension nouvelle.

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en Australië

De bilaterale luchtvaartovereenkomst die België en Australië op 23 november 2012 te Canberra hebben ondertekend is de eerste overeenkomst die beide landen inzake het luchtvervoer verbindt. Zij vervangt geen enkele vorige bilaterale overeenkomst.

Deze overeenkomst werd gesloten en geparafeerd naar aanleiding van de overlegvergaderingen die op 18 februari 2011 te Canberra tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen werden gehouden.

Deze onderhandelingen werden gevoerd op verzoek van de Belgische partij, gelet op de nieuwe interesse van één van haar luchtvaartmaatschappijen voor Australië. De onderhandelingen werden vergemakkelijkt door het nieuwe Australische luchtvaartbeleid dat bijzonder liberaal ter zake is. In het verleden en ondanks meerdere pogingen, waren de Belgische overheden er nooit in geslaagd om Australië over te halen een dergelijke overeenkomst te sluiten.

De overeenkomst werd tenslotte op 23 november 2012, voor rekening van België, door de minister van Defensie ondertekend ter gelegenheid van een prinselijk bezoek in Australië.

Overeenkomstig artikel 167 van de Grondwet wordt deze overeenkomst nu voorgelegd ter instemming aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

De Overeenkomst moet ook goedgekeurd worden door de parlementen van de 3 gewesten.

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 bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen; de toepassing van de wetten en voorschriften; de samenwerking inzake beveiliging; de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen; de aanwijzing van de

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et l'Australie.

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et l'Australie, signé à Canberra le 23 novembre 2012, est le premier accord conclu entre ces deux pays dans le domaine du transport aérien. Il ne remplace aucun accord bilatéral antérieur.

Il a été conclu et paraphé, à la suite de Consultations Aéronautiques qui se sont tenues à Canberra, le 18 février 2011 entre les autorités aéronautiques des deux pays.

Ces négociations se sont tenues à la demande de la Partie belge suite à l'intérêt nouveau de l'un de ses transporteurs aériens pour l'Australie. Il a été facilité par la nouvelle politique aéronautique australienne particulièrement libérale en la matière. Par le passé en effet, et malgré plusieurs tentatives, les autorités belges n'étaient jamais parvenues à convaincre leurs homologues australiens de l'intérêt de conclure un tel accord.

L'accord a été signé, ultérieurement, le 23 novembre 2012 par le ministre de la Défense pour le compte de la Belgique lors d'une visite princière en Australie.

Il est aujourd'hui, en application de l'article 167 de la Constitution, présenté à l'assentiment de la Chambre des représentants.

L'Accord doit être approuvé également par les parlements des 3 régions.

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

Il s'agit:

— pour les parties contractantes, essentiellement des aspects:

certificats de navigabilité; brevets d'aptitudes et licences; application des lois et règlements; collaboration en matière de sûreté; exigences en matière de sécurité des aéronefs; désignation qui, pour la Belgique, exige obligatoirement la prise en compte de la notion

luchtvaartmaatschappijen waarbij België verplicht rekening moet houden met het Europese begrip van communautaire luchtvaartmaatschappij zoals bedoeld in de arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen; de vergunning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn; de gebruiksvergoedingen (luchthavens en luchtvaartvoorzieningen); de douanerechten en accijnzen; de specifieke aspecten eigen aan elke overeenkomst, namelijk: het overleg, de informatie-uitwisseling, 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 grondaafhandeling; de capaciteit en de goedkeuring van de exploitatieprogramma's; de tarieven; de verkoop, de inkomsten en de vertegenwoordiging van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij; de verandering van vliegtuigtype en de codesharingsregelingen.

Op diplomatiek en economisch gebied draagt deze overeenkomst bij tot de uitstraling en de aantrekkelijkheid van België. Ze biedt opportuniteiten 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. Voor de vrachtoperatoren is het ook een opportuniteit.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

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 22 artikels en een bijlage "Routetabel/Frequenties", die integraal deel uitmaakt van de overeenkomst.

européenne de transporteur communautaire rappelée par les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE); autorisation, révocation ou suspension d'exploitation ainsi que tous les aspects qui y sont attachés; redevances d'usage (aéroports et installations de navigation aérienne); droits de douane et accises; aspects plus formalistes tels que: la consultation, l'échange d'information, les procédures de règlement des différends, la modification et dénonciation de l'accord, l'enregistrement, l'entrée en vigueur;

— pour, et au profit des compagnies aériennes désignées, essentiellement des aspects:

octroi des droits de trafic; assistance en escale; capacité et approbation des programmes d'exploitation; tarifs; ventes et recettes ainsi que représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre Partie Contractante; rupture de charge et accords de partage de codes.

Sur le plan diplomatique et économique, cet accord aérien contribue au rayonnement de la Belgique dans le monde et à son attrait. Il offre des opportunités tant aux transporteurs aériens 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. Les opérateurs fret bénéficient également de cette opportunité.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Le contenu de l'accord

L'accord se compose d'un dispositif rappelant que les contractants sont Parties à la Convention de Chicago de 1944 (relative à l'Aviation Civile internationale) et désireuses de conclure un accord complémentaire à ladite 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.

Ce dispositif est suivi de 22 articles et d'une Annexe dénommée "Tableau des Routes/Fréquences" faisant partie intégrante de celui-ci.

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

Artikel 2 is een van de kernartikels van elke bilaterale overeenkomst.

Het bepaalt dat elke partij (Australië of België) een luchtvaartmaatschappij of meerdere luchtvaartmaatschappijen (stelsel van meervoudige aanwijzing) mag aanwijzen om vluchten tussen België en Australië uit te voeren.

Dit artikel beschrijft de wijze waarop de partijen luchtvaartmaatschappijen mogen aanwijzen of hun vergunning mogen intrekken en de voorwaarden waaraan de luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen.

Wat betreft België houdt dit artikel rekening met de Europese voorschriften waarbij de lidstaten de aanwijzing niet tot de nationale luchtvaartmaatschappijen mogen beperken: alle communautaire luchtvaartmaatschappijen kunnen dus in aanmerking komen voor een aanwijzing. De nadruk wordt gelegd op de begrippen “communautaire luchtvaartmaatschappij” en “vestigingsrecht”, die in het communautair recht van uiterst belang zijn. België is aldus gemachtigd, conform het communautaire recht, om een of meer dan een communautaire luchtvaartmaatschappij aan te wijzen, voor zover ze in België zijn gevestigd. Australië mag ook, onder dezelfde voorwaarden, een of meer dan een Australische communautaire luchtvaartmaatschappij aanwijzen.

Het is het enig artikel van de overeenkomst dat licht verschillende mogelijkheden voor elke partij vastlegt. Australië zal *de facto* instemmen met de erkenning van elke door de Belgische autoriteiten aangewezen communautaire luchtvaartmaatschappij die in België gevestigd is en die geregelde vluchten naar Australië wenst te organiseren, zelfs als het niet om een Belgische luchtvaartmaatschappij gaat.

Artikel 3 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 binnen een land wordt uitdrukkelijk uitgesloten.

Artikel 4 stelt 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.

L'article 1^{er} définit les termes employés dans l'accord.

L'article 2 est l'un des articles principaux de tout accord aérien bilatéral.

Il détermine, en l'espèce, que chaque Partie (australienne ou belge) a la possibilité de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien (régime de multidésignation) pour assurer des vols entre la Belgique et l'Australie.

Il précise aussi la manière par laquelle les Parties pourront effectivement désigner, autoriser et révoquer des entreprises de transport aérien ainsi que les conditions auxquelles celles-ci devront répondre.

Cet article tient compte, pour la Belgique, des prescrits européens interdisant, pour les États membres, de limiter la désignation uniquement à des entreprises de transport aérien nationales et l'étendant à tout transporteur communautaire. Les aspects “transporteur communautaire” et “droit d'établissement”, notions importantes se référant au droit communautaire, sont mis en évidence. La Belgique est ainsi autorisée dans cet accord, en conformité avec le droit communautaire, à désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien communautaires pour autant que celles-ci soient établies en Belgique. L'Australie peut également désigner une ou plusieurs entreprises australiennes de transport aérien établies en Australie sous des conditions similaires.

Il s'agit du seul article de l'accord décrivant des possibilités légèrement différentes pour chaque Partie. L'Australie accepte de fait, de reconnaître tout transporteur aérien communautaire, même non belge, qui, étant établi en Belgique et désigné par les Autorités belges, souhaiterait assurer des services aériens réguliers vers l'Australie.

L'article 3 fixe les droits accordés. Il s'agit en l'occurrence des: droit de survol, droit d'escale et de transit, droit de débarquer et d'embarquer des passagers. Le droit de cabotage, à l'intérieur d'un pays, est explicitement exclu.

L'article 4 rappelle 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 exercées sans discrimination.

Artikel 5 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.

Artikel 6 definieert 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 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.

Artikel 7 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.

Artikel 8 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 luchtvaartmaatschappijen van eerstbedoelde overeenkomstsluitende partij.

Overeenkomstig artikel 9 kunnen de partijen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen verzoeken om statistische informatie mee te delen.

Artikel 10 bepaalt op klassieke wijze de voorwaarden voor de toepassing en de vrijstelling van douanerechten en accijnzen.

Overeenkomstig artikel 11 mogen de tarieven vrij bepaald worden en moeten ze niet voor elk seizoen aan de luchtvaartautoriteiten worden aangemeld, zoals het in het verleden de norm bij het internationaal luchtvervoer was.

Artikel 12 behandelt de capaciteit die op de omschreven routes in de routetabel mag worden ingezet. De luchtvaartautoriteiten moeten op voorhand deze

L'article 5 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.

L'article 6 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 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.

L'article 7 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 rappelées.

L'article 8 établit que les redevances d'usage imposées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne seront pas plus élevées que celles qui sont imposées aux entreprises de transport aérien désignées de la première Partie.

L'article 9 prévoit la possibilité pour les Parties de réclamer, de la part des entreprises de transport désignées, la communication d'informations statistiques.

L'article 10 définit, de manière classique, les conditions d'application et d'exemption des droits de douane et d'accises.

L'article 11 autorise la libre fixation des tarifs et n'impose plus le dépôt de ses tarifs avant chaque saison auprès des Autorités Aéronautiques comme c'était la norme, par le passé, dans le monde du transport aérien international.

L'article 12 traite de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au Tableau des routes. Elle fera l'objet d'accords préalables entre autorités

capaciteit vastleggen. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen moeten de exploitatieprogramma's uiterlijk 35 dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide overeenkomstsluitende partijen voorleggen.

Artikel 13 handelt over de commerciële opportuniteiten.

Het verleent het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om kantoren te openen op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij en er luchtvervoerdiensten te verkopen. Ze hebben ook het recht het verschil tussen ontvangsten en uitgaven over te maken.

Hetzelfde artikel 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.

Volgens artikel 14 mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen zelf zorgen voor de grondaafhandeling of eventueel een beroep doen op een plaatselijke dienstverlener. Dit artikel waarborgt ook dat de slots op een gelijkwaardige en niet-discriminatoire wijze worden toegekend.

Overeenkomstig artikel 15 mogen intermodale diensten op het grondgebied van de andere partij of naar of uit derde landen worden aangeboden. Deze bepaling is bijzonder interessant voor aangewezen luchtvaartmaatschappijen, die in het vrachtvervoer gespecialiseerd zijn. Wegvervoer en luchtvervoer kunnen dus met een grote reglementaire soepelheid gecombineerd worden.

Artikel 16 verwijst naar de nationale wetgevingen van beide partijen inzake concurrentie en voor wat betreft België, naar het communautair recht. Het voorziet in overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide partijen in geval van oneerlijke of discriminerende praktijken uit hoofde van eender welke luchtvaartmaatschappij van beide partijen.

Artikel 17 stelt dat de luchtvaartautoriteiten, op elk moment overleg kunnen plegen om de overeenkomst te interpreteren of te wijzigen, mits ze een bepaalde termijn naleven.

aéronautiques. Les programmes d'exploitation devront être soumis par les entreprises de transport aérien désignées pour approbation préalable aux Autorités Aéronautiques des deux Parties, au plus tard 35 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

L'article 13 traite des opportunités commerciales.

Il permet aux entreprises de transport aérien désignées d'ouvrir des bureaux et de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Il offre également la possibilité de transférer librement l'excédent de recettes sur les dépenses.

Il 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 est traitée. Les entreprises de transport aérien désignées pourront librement opter pour l'engagement de son 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.

L'article 14 autorise les entreprises de transport aérien désignées à assurer leur propre assistance en escale ou, le cas échéant à faire appel à un fournisseur de services local. Il assure également que les créneaux horaires seront accordés de manière équivalente pour tous, sans traitement différencié.

L'article 15 offre la possibilité d'assurer des services intermodaux sur le territoire de l'autre Partie ainsi que vers ou en provenance de pays tiers. Cette clause est particulièrement intéressante pour les entreprises de transport désignées spécialisées dans le fret. Elle permet d'assurer, avec une grande souplesse réglementaire, la combinaison de transport routier et aérien.

L'article 16 fait référence aux législations nationales des deux Parties sur la concurrence et, pour la Belgique, également au droit communautaire. Il prévoit la tenue de Consultations entre les autorités aéronautiques des deux Parties en cas de pratiques déloyales ou discriminatoires par toute entreprise de transport aérien de ces deux Parties.

L'article 17 rappelle la possibilité pour les Autorités Aéronautiques de se consulter à tout moment, moyennant préavis, pour interpréter ou modifier l'Accord.

Overeenkomstig artikel 18 kan de overeenkomst gemendeerd worden en kunnen de partijen zich beroepen op de bepalingen van eender welke multilaterale overeenkomst die in werking zou treden en ze zou verbinden.

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.

Artikel 20 bepaalt de mogelijkheden en procedures tot beëindiging van de overeenkomst.

Artikel 21 stelt dat de overeenkomst bij de Internationale Burgerluchtvaart zal worden geregistreerd.

Artikel 22 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.

De Bijlage bevat drie afdelingen.

De "Routetabel" (afdeling 1) 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 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.

De clause "operationele flexibiliteit" (afdeling 2) biedt de mogelijkheid om verschillende vluchtnummers op dezelfde vlucht te combineren en passagiers en vracht op een ander vliegtuig over te hevelen op elk punt van de route. Deze clause staat codesharingsregelingen en de aankoop van zetels toe, alsook enige andere vorm van zakelijke samenwerking met derde luchtvaartmaatschappijen mits de luchtvaartautoriteiten van beide partijen daarmee instemmen.

De clause "verandering van vliegtuigtype" geeft de mogelijkheid aan iedere luchtvaartmaatschappij om op elk punt van de route van luchtvaartuig te veranderen.

*
* *

L'article 18 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.

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

L'article 20 détermine les possibilités et modalités de dénonciation de l'accord.

L'article 21 dispose que l'accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

L'article 22 établit 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.

L'Annexe est constituée de trois sections.

Le "Tableau des routes" (section 1) 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 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 deux autorités aéronautiques respectives.

La clause de "flexibilité opérationnelle" (section 2) permet la combinaison de différents numéros de vols sur une même opération aérienne et le transfert de passagers et fret d'un avion vers un autre en tout point de la route. Elle autorise aussi les accords de partage de codes, d'achats de sièges ou toute autre forme de collaboration commerciale avec des compagnies tierces sous réserve d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties.

La clause de "rupture de charge ou "changement de gabarit" permet, à toute entreprise de transport désignée, de changer d'appareil en tout point de la route.

*
* *

Op 4 september 2018 heeft de Raad van State zijn advies gegeven (nr. 64.087/2/V) over het voorontwerp van wet houdende instemming met dit Akkoord.

Ten gevolge van de opmerkingen in dit advies van de Raad van State werd door de afgevaardigde van de minister bevestigd dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004, wel degelijk zijn gevolgd.

Het Akkoord werd uitsluitend in het Engels ondertekend.

De heer P. De Crem, minister van Landsverdediging, heeft het Akkoord voor België ondertekend.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

En date du 4 septembre 2018, le Conseil d'État a donné son avis (n° 64.087/2/V) sur l'avant-projet de loi portant assentiment à cet Accord.

Suite aux remarques que contient cet avis du Conseil d'État, le délégué du ministre a confirmé que les procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 ont bien été suivies.

L'Accord a été signé uniquement en anglais.

Monsieur P. De Crem, ministre de la Défense, a signé l'Accord pour la Belgique.

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, en zijn bijlage, gedaan te Canberra op 23 november 2012.

ARTIKEL 1

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

ART. 2

Het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, en zijn bijlage, gedaan te Canberra op 23 november 2012, zullen volkomen gevolg hebben.

ART. 3

De wijzigingen aan de bijlage bij het Akkoord, die met toepassing van artikel 18, lid 1 van het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, en zijn bijlage, gedaan te Canberra op 23 november 2012, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie relatif aux services aériens, et à son annexe, faits à Canberra le 23 novembre 2012

ARTICLE 1^{er}

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

ART. 2

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie relatif aux services aériens, et son annexe, faits à Canberra le 23 novembre 2012, sortiront leur plein et entier effet.

ART. 3

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 18, paragraphe 1 de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie relatif aux services aériens, et son Annexe, faits à Canberra le 23 novembre 2012, sortiront leur plein et entier effet.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 64.087/2/V VAN 4 SEPTEMBER 2018**

Op 25 juli 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen van rechtswege¹ verlengd tot 10 september 2018 een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, en zijn bijlage, gedaan te Canberra op 23 november 2012”.

Het voorontwerp is door de tweede vakantiekamer onderzocht op 4 september 2018. De kamer was samengesteld uit Pierre Vandernoot, kamervoorzitter, Bernard Blero en Wanda Vogel, 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 Pierre Vandernoot.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 4 september 2018.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, 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,² 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.

Overeenstemming met het Europees recht

1. In de tweede overweging van verordening (EG) nr. 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” wordt op het volgende gewezen:

¹ * Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege verlengd wordt met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

² † Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere normen verstaan.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 64.087/2/V DU 4 SEPTEMBRE 2018**

Le 25 juillet 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé de plein droit¹ jusqu'au 10 septembre 2018, sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie relatif aux services aériens, et à son annexe, faits à Canberra le 23 novembre 2012”.

L'avant-projet a été examiné par la deuxième chambre des vacations le 4 septembre 2018. La chambre était composée de Pierre Vandernoot, président de chambre, Bernard Blero et Wanda Vogel, 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 Pierre Vandernoot.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 4 septembre 2018.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, 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-projet², 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.

Conformité avec le droit européen

1. Le deuxième considérant du 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” énonce ce qui suit:

¹ * Ce délai résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, *in fine*, des lois “sur le Conseil d'État”, coordonnées le 12 janvier 1973 qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

² † S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

“Volgens het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in de zaken C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 en C-476/98 is de Gemeenschap als enige bevoegd inzake de diverse aspecten van dergelijke overeenkomsten.”

Bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn procedures ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidstaten die het mogelijk maken die bevoegdheidsverdeling in acht te nemen bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

De adviesaanvrager dient na te gaan of de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004, wel degelijk gevolgd zijn. Bovendien moet de memorie van toelichting op dit punt aangevuld worden.³

Bekendmaking van de normen waarnaar het Akkoord verwijst

2. In het Akkoord is herhaaldelijk sprake van het Verdrag “inzake de Internationale Burgerluchtvaart”, ondertekend te Chicago op 7 december 1994 (hierna genoemd: het Verdrag van Chicago) of naar de bijlagen ervan.

De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de “*International Standards and Recommended Practices*” (artikelen 38, 54, I), 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 de Nederlandse taal.

In dit verband dient erop gewezen te worden dat die bepalingen, volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, in beginsel niet aan particulieren tegengeworpen kunnen worden.⁴

“À la suite des arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes dans les affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98, la Communauté est exclusivement compétente pour ce qui concerne divers aspects de tels accords”.

Le règlement (CE) n° 847/2004 a instauré des procédures relatives à la coopération entre la Commission européenne et les États membres permettant de respecter la répartition des compétences lors de la négociation et de la conclusion d'accords bilatéraux relatifs au transport aérien avec des pays tiers.

Il revient au demandeur d'avis de vérifier que les procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 ont bien été suivies. L'exposé des motifs sera également complété sur ce point³.

Publication des normes visées par l'Accord

2. À plusieurs reprises, l'Accord fait référence la Convention “relative à l'aviation civile internationale”, signée à Chicago le 7 décembre 1994 (dénommée ci-après: la Convention de Chicago), et à ses annexes.

Les dix-neuf annexes de 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'OACI 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 particuliers⁴.

³ Zie in die zin advies 62.386/4, dat op 27 november 2017 gegeven is over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 27 februari 2017” (*Parl. St. Kamer* 2017-18, nr. 54-2962/001, 14 tot 23, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/62386.pdf>).

⁴ Cass. 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. Verhoeven.

³ Voir en ce sens l'avis n° 62.386/4 donné le 27 novembre 2017 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 27 février 2017” (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-2962/001, pp. 14 à 23, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/62386.pdf>).

⁴ Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298; Cass., 19 mars 1981, *J.T.*, 1982, pp. 565-567, note J. Verhoeven.

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 wijzigingen⁵ bekendgemaakt moeten worden of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking⁶ voorzien had, wat thans niet het geval is⁷.

Het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago zou door de steller van het voorontwerp het best op een horizontale manier onderzocht worden teneinde internationaalrechtelijk of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een specifieke wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.⁸⁻⁹

Taal/talen waarin het akkoord gesteld is

3. Er kan onmogelijk vastgesteld worden of ook de Nederlandse en de Franse tekst van het akkoord waarmee instemming verleend wordt authentieke versies zijn, dan wel, zoals vermoed kan worden door het feit dat op die beide teksten geen handtekeningen voorkomen, of het gaat om loutere vertalingen van een eentalig origineel dat in het Engels opgesteld is.

In het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is, wordt immers alleen de Engelse tekst van het Akkoord voorgesteld als de kopie van een ondertekend origineel. In die tekst wordt bovendien geen melding gemaakt van andere taalversies.

Bijgevolg dient de adviesaanvrager te controleren of de Nederlandse en de Franse tekst van het Akkoord wel degelijk authentieke versies zijn dan wel of het om loutere vertalingen gaat, wat dan in die teksten vermeld zou moeten worden.

⁵ Regels uitgevaardigd door organen van internationale instellingen kunnen immers in het interne recht bindend verklaard worden doordat ze bekendgemaakt zijn in het publicatieblad dat door die instellingen uitgegeven wordt, 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>).

⁶ 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>).

⁷ Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS (7e kamer) 10 juni 2005, nr. 145 819, NV Heli Service Belgium.

⁸ Zie voormeld advies 47.054/1 van 15 oktober 2009.

⁹ Zie in die zin voormeld advies 62.386/4 van 27 november 2017.

Ce n'est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces modifications⁵ ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire⁶ que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est actuellement pas le cas⁷.

Il serait préférable que l'auteur de l'avant-projet examine d'une manière horizontale le problème de la publication des annexes de la Convention de Chicago afin d'élaborer, au niveau du droit international ou du droit interne, une solution garantissant que les règles de droit concernées – le cas échéant d'une manière spécifique – peuvent être publiées ou rendues accessibles d'une manière qui satisfait aux exigences de sécurité juridique, d'égalité et d'accessibilité⁸⁻⁹.

Langue(s) de rédaction de l'accord

3. Il n'est pas possible de déterminer si les textes français et néerlandais de l'accord auquel il est porté assentiment constituent des versions authentiques ou, comme le laisse supposer le fait que ces deux textes sont dépourvus de signatures, s'il s'agit de simples traductions d'un original unilingue fait en langue anglaise.

Dans le dossier joint à la demande d'avis, seule la version anglaise de l'Accord se présente en effet comme la copie d'un original signé. Elle ne fait, en outre, pas mention d'autres versions linguistiques.

Il revient par conséquent au demandeur d'avis de vérifier si les versions française et néerlandaise de l'Accord en constituent bien des versions authentiques ou si elles ne sont que de simples traductions, ce qu'il conviendrait alors d'y mentionner.

⁵ 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>).

⁶ 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° 53-3381/001, pp. 12-13, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/47092.pdf>).

⁷ Concernant l'opposabilité d'annexes de la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J.U.E., 10 mars 2009, C-345/06, *Heinrich*. Voir également C.E. (7^e ch.), 10 juin 2005, n° 145 819, SA Heli Service Belgium.

⁸ Voir l'avis n° 47.054/1 du 15 octobre 2009, précité.

⁹ Voir en ce sens l'avis n° 62.386/4 du 27 novembre 2017, précité.

Handtekeningen onder het akkoord

4. De naam en de hoedanigheid van de personen die het akkoord voor België ondertekend hebben, hadden in het akkoord vermeld moeten staan.¹⁰

Onderzoek van het voorontwerp van instemmingswet

5. De voorafgaande instemming waarin artikel 3 van het voorontwerp van wet voorziet, geldt volgens de bewoordingen van dat artikel, alleen voor de wijzigingen aan de bijlage bij het Akkoord die met toepassing van artikel 18, lid 1, van het Akkoord aangenomen worden.

Voor de overige wijzigingen en herzieningen waarin artikel 18 van het Akkoord voorziet, moet door de Kamer van volksvertegenwoordigers een instemmingswet aangenomen worden overeenkomstig artikel 167, § 2, van de Grondwet.

De griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De voorzitter,

Pierre VANDERNOOT

Signatures de l'accord

4. L'Accord aurait dû mentionner l'identité et la qualité des personnes qui l'ont signé pour la Belgique¹⁰.

Examen de l'avant-projet de loi d'assentiment

5. L'assentiment anticipé prévu par l'article 3 de l'avant-projet de loi ne vaut, ainsi qu'il est disposé, que pour les modifications à l'Annexe à l'Accord adoptées en application de l'article 18, paragraphe 1^{er}, de celui-ci.

Les autres amendements et révisions prévus par l'article 18 de l'Accord devront faire l'objet d'une loi d'assentiment par la Chambre des représentants, conformément à l'article 167, § 2, de la Constitution.

Le greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le président,

Pierre VANDERNOOT

¹⁰ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling 200.*

¹⁰ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative", recommandation n° 200.*

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Artikel 1

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

Art. 2

Het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, en zijn bijlage, gedaan te Canberra op 23 november 2012, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen aan de bijlage bij het Akkoord, die met toepassing van artikel 18, lid 1 van het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, en zijn bijlage, gedaan te Canberra op 23 november 2012, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères et le ministre de la Mobilité 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 Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie relatif aux services aériens, et son annexe, faits à Canberra le 23 novembre 2012, sortiront leur plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 18, paragraphe 1 de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie relatif aux services aériens, et son Annexe, faits à Canberra le 23 novembre 2012, sortiront leur plein et entier effet.

Gegeven te Brussel, 21 november 2018

FILIP

VAN KONINGSWEGE :

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Donné à Bruxelles, le 21 novembre 2018

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA
RELATING TO AIR SERVICES

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA
RELATING TO AIR SERVICES**

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA

(hereinafter, “the Contracting Parties”);

BEING Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 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 promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive services;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1**Definitions**

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) “aeronautical authorities” means in the case of Belgium, the Federal Public Service Mobility and Transport, and in the case of Australia, the Department of Infrastructure and Transport, or in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (b) “agreed services” means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 3, paragraph 1 (c) of this Agreement;
- (c) “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- (d) “air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) “airline” or “air carrier” means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (f) “airlines of the Kingdom of Belgium” shall be understood as referring to airlines designated by the Kingdom of Belgium;
- (g) “capacity” is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies), or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route or section of a route during a specific period;
- (h) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties; and
 - ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- (i) “designated airline” means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement;
- (j) “EU Treaties” shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;
- (k) “ground-handling” includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- (l) “ICAO” means the International Civil Aviation Organization;
- (m) “intermodal air transportation” means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

- (n) “international air transportation” means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (o) “marketing airline” means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- (p) “Member State” means a Member State of the European Union;
- (q) “Nationals of Member States”, in the case of Belgium, shall be understood as referring to nationals of European Union Member States;
- (r) “operating airline” means an airline that operates an aircraft in order to provide air transportation – it may own or lease the aircraft;
- (s) “Operating Licence” means an authorisation granted by the competent licensing authority to an airline, permitting it to provide air services as stated in the operating licence;
- (t) “slots” means the right to schedule an aircraft movement at an airport;
- (u) “stop for non-traffic purposes” has the meaning assigned to it in Article 96 of the Convention;
- (v) “tariffs” means any price, fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in international air transportation, including transportation on an intra-or interline basis, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such price, fare, rate or charge;
- (w) “territory” has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and
- (x) “user charges” means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services.

ARTICLE 2

Designation, Authorisation and Revocation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels. Designation shall not be required for airlines exercising the rights provided for in Article 3, paragraph 1(a) and 1(b).
2. On receipt of such a designation, and of applications from designated airlines, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, each Contracting Party shall, subject to paragraphs 3 and 4 grant the appropriate authorizations and permissions with minimal procedural delay, provided that:
 - (a) In the case of an air carrier designated by the Kingdom of Belgium:
 - i) The air carrier is established in the territory of the Kingdom of Belgium under the EU Treaties and has a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law; and

- ii) Effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - iii) The air carrier has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the valid Operating Licence; and
 - iv) The air carrier is owned directly or through majority ownership and is effectively controlled by Member States, and/or nationals of Member States and/or by the Republic of Iceland, the principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway and the Swiss Confederation and/or nationals of such other states.
- (b) In the case of an air carrier designated by Australia:
 - i) Australia has and maintains effective regulatory control of the air carrier; and
 - ii) that airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of Australia; and
 - iii) that airline is established in the territory of Australia and is licensed as an Australian airline.
- 3. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where:
 - (a) (A) in the case of an air carrier designated by the Kingdom of Belgium:
 - (i) the air carrier is not established in the territory of the Kingdom of Belgium under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the air carrier does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received its Operating Licence; or
 - (iv) the air carrier is not owned directly or through majority ownership and is not effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by the Republic of Iceland, the principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway and the Swiss Confederation and/or nationals of those states; or
 - (v) the air carrier is already authorised to operate under a bilateral agreement between Australia and another Member State and Australia can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on the third or fourth or fifth freedom traffic rights imposed by that other agreement; or
 - (vi) the air carrier holds an Air Operators Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between Australia and that Member State and Australia can demonstrate that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the designated air carrier(s) of Australia;
 - (B) in the case of an air carrier designated by Australia:
 - (i) Australia is not maintaining effective regulatory control of the air carrier; or
 - (ii) it is not incorporated and does not have its principal place of business in Australia; or

- (iii) it is not established in the territory of Australia and is not licensed as an Australian airline.
 - (b) that air carrier has failed to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights;
 - (c) that air carrier has otherwise failed to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - (d) the other Contracting Party has failed to comply with or apply the Safety and Security standards in accordance with Articles 6 and 7 of this Agreement.
4. In exercising its right under paragraph 3, and without prejudice to its rights under sub-paragraph 3 (a) (A) (v) and (vi) of this Article, Australia shall not discriminate between air carriers of Member States on the grounds of nationality.
 5. Without prejudice to the provisions under Articles 6 (Safety) and 7 (Aviation Security) and unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in this Article are essential to prevent further infringement of the laws and regulations, the rights established by paragraph 3 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party, in accordance with Article 17 of this Agreement.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the respective designated airlines of the other Contracting Party:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - (c) the rights for designated airlines, to operate services on the route specified in Annex 1 and to make stops in its territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, separately or in combination, hereinafter called the “agreed services”; and
 - (d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Airlines of either Contracting Party other than the designated airlines shall be ensured the rights specified in sub-paragraphs 1(a) and (b) above.
3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the rights to uplift and discharge between points in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for remuneration or hire.

ARTICLE 4

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall apply to such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Contracting Party's airlines.
3. Neither Contracting Party shall give preference to its own nor any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine, postal and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose may be subject to examination in respect of aviation security, narcotics control and immigration requirements, or in other special cases where such examination is required having regard to the laws and regulations of the relevant Contracting Party and to the particular circumstances.
5. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 5

Recognition of Certificates

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Kingdom of Belgium, European Union laws and regulations, and still in force shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the ICAO, the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
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 then 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 2 of this Agreement (Designation, Authorisation and Revocation).
3. Paragraphs 4 to 7 of this Article supplement paragraphs 1 to 2 of this Article and the obligations of the Contracting Parties under Article 33 of the Convention.
4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of an airline or airlines of one Contracting 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 a search by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. The purpose of the examination is 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.
5. 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.

6. 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 4 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 5 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

7. Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party 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.
8. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 7 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
9. Where the Kingdom of Belgium has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State, the rights of Australia under Articles 5 and 6 shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

ARTICLE 7

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 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 Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other multilateral agreement relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting 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 or in the case of the Kingdom of Belgium, operators of aircraft which are established in the territory under the EU Treaties and have valid Operating Licenses in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Contracting Party may request consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

4. Such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or 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.
6. Each Contracting Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities), for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be mutually determined by the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations, or such other period as may be agreed upon between the Contracting Parties, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 8

User Charges

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the designated airline(s) of either Contracting Party only on the basis that they are reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned amongst categories of users.
2. Reasonable charges reflect, but do not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the facilities and services. This may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made should be provided on an efficient and economic basis. For charges to be non-discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on a Contracting Party's own airlines operating similar international services.

3. The Contracting Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article.
4. Increased or new charges should only follow adequate consultations between the competent charging authorities and the airlines. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to airlines to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 9

Statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require a designated airline of the other Contracting Party to provide statements of available statistics related to the traffic carried by that airline on services performed under this Agreement.
2. The aeronautical authorities of each Contracting Party may determine the nature of the statistics required to be provided by designated airlines under the above paragraph, and shall apply these requirements on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 10

Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated in international air transportation by the airlines of each Contracting Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts, normal aircraft equipment and other items intended for or used solely in connection with the operation or for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt, provided such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported.
2. (a) Provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of international air transportation by the airline concerned, the following items shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by an airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to an airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
 - i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and products destined for sale to, or use by, passengers during flight);
 - ii) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies; and
 - iii) spare parts including engines.
- (b) These exemptions shall apply even when these items are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. Aircraft stores intended for use on the airlines' services may, in any case be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Contracting Party.
5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from the other Contracting Party.
6. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 11

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine freely its own tariffs for the transportation of passengers, their baggage, and cargo.
2. Unless required by national laws and regulations, tariffs charged by designated airlines shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Contracting Party.

ARTICLE 12

Capacity

1. The designated airlines of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services in accordance with this Agreement.
2. In the operation of the agreed services, the capacity which may be provided by the designated airlines of each Contracting Party shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement of such services by the airlines concerned and from time to time thereafter.

3. The designated airlines shall not later than thirty-five (35) days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs, and subsequent amendments, to the aeronautical authorities of each Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party. The flight programs should include the type of service, the aircraft to be used, frequencies and schedules.

ARTICLE 13

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Contracting Party shall have the following rights in the territory of the other Contracting Party:
 - (a) the right to establish offices, including offline offices, for the promotion, sale and management of air transportation;
 - (b) the right to engage in the sale and marketing of air transportation to any person directly and, at its discretion, through its agents or intermediaries, using its own transportation documents; and
 - (c) the right to use the services and personnel of any organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party.
2. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, the airlines of each Contracting Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation. Consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.
3. The airlines of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely convertible currencies. Each airline shall have the right to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.
4. The airlines of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

5. The airlines of each Contracting Party shall be permitted to conduct international air transportation using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided only that the operating aircraft and crew meet the applicable operating and safety standards and requirements.

ARTICLE 14

Ground Handling and Slots

1. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, including in the case of the Kingdom of Belgium, European Union 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.
2. The Contracting Parties recognise that to give effect to the rights and entitlements embodied in the Agreement the airlines of each Contracting Party must have the opportunity to access airports in the territory of the other Contracting Party on a non-discriminatory basis.
3. In respect of the allocation and grant of slots to airlines at their national airports, each Contracting Party will:
 - (a) in accordance with local slot allocation rules, procedures or practices which are in effect or otherwise permitted, ensure that the airlines of the other Contracting Party:
 - i) are permitted fair and equal opportunity to secure slots; and
 - ii) are afforded no less favourable treatment than any other airline in securing slots; and
 - (b) ensure that in the event of any arrangement, procedure or practice which is either established with any third party in relation to the grant of slots to the airlines of that party or is otherwise permitted for a particular foreign international airline or airlines, such opportunities are extended to the airlines of the other Contracting Party.
4. The terms of paragraph 3 of this Article will be subject to the provisions of any laws or regulations introduced by either Contracting Party, or in the case of the Kingdom of Belgium in conformity with European Union Law, for the allocation of slots at their national airports.

ARTICLE 15

Intermodal Services

The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with international air transport, any surface transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code share, with other surface carriers, subject to the provisions of any laws and regulations in force in the territory of the Contracting Party concerned. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTICLE 16

Application of Competition Laws

1. The competition laws of each Contracting Party, including in the case of the Kingdom of Belgium European Union laws and regulations, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Contracting Party on a non-discriminatory basis.
2. Without limiting the application of competition and consumer law by either Contracting Party, if the aeronautical authorities of either Contracting Party consider that the airlines of either Contracting Party are being subjected to discrimination or unfair practices in the territory of either Contracting Party, they may give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations between the aeronautical authorities shall take place in accordance with Article 17 of this Agreement unless the first Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.
3. Notwithstanding anything in paragraphs 1 to 2 above, this Article does not preclude unilateral action by the airlines or the competition authorities of either Contracting Party.

ARTICLE 17

Consultations

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Articles 2 (Designation, Authorisation and Revocation), 6 (Safety) and 7 (Aviation Security) of this Agreement, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually determined.

ARTICLE 18

Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.
2. If a general multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of that convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 of this agreement 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 amendment or revision agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 19

Settlement of Disputes

1. In case of dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, with the exception of any dispute concerning the application of national competition laws, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled by negotiations between the Contracting Parties.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on, for an advisory opinion or a binding decision as the Contracting Parties may agree, or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators.
4. Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of thirty (30) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within thirty (30) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

5. Except as otherwise determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within thirty (30) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within thirty (30) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.
6. The tribunal shall attempt to give a written award within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The award shall be taken by a majority vote.
7. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the award within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.
8. The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
9. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Contracting Parties.
10. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with an award under paragraph 8 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 20

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to ICAO. The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Contracting Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of notice by the Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Contracting Parties before the end of this period.
2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

ARTICLE 21

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with ICAO.

ARTICLE 22**Entry into Force**

This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other in writing through diplomatic channels that their respective requirements for the entry into force of this Agreement have been satisfied.

IN WITNESS THEREOF, the undersigned, duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Agreement.

DONE atCanberra....., this23rd..... of November 2012, in the English language.

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

The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

Route for the designated airlines of the Kingdom of Belgium:

Points in the Kingdom of Belgium	Intermediate Points	Points in Australia	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

Route for the designated airlines of Australia:

Points in Australia	Intermediate Points	Points in the Kingdom of Belgium	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. The designated airlines of each Contracting Party may at their option omit points on any of the above routes provided that the services commence or terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. The traffic rights which may be exercised by the designated airlines at intermediate and beyond points on the above routes shall be jointly determined between the aeronautical authorities from time to time.
3. Between points in the territory of the other Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party may only exercise own stopover rights.

Section 2

OPERATIONAL FLEXIBILITY

Subject to Section 1 of this Annex, the designated airlines of each Contracting Party may, on any or all services and at the option of each airline:

- (a) perform services in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) transfer passengers, their baggage, cargo and mail from any aircraft to any other aircraft at any point on the route,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry passengers, their baggage, cargo and mail otherwise permissible under this Agreement.

The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to enter into code share, blocked space or other cooperative marketing arrangements with other airlines. The extent to which designated airlines can enter into code share, blocked space or other cooperative marketing arrangements with other airlines shall be such as decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Section 3

CHANGE OF GAUGE

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, any designated airline(s) shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated.

VERTALING

AKKOORD TUSSEN

REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN DE

DE REGERING VAN AUSTRALIË

BETREFFENDE DE LUCHTDIENSTEN

De Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië (hierna de Overeenkomstsluitende Partijen genoemd);

Aangezien zij Overeenkomstsluitende Partijen zijn 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;

geleid door de wens bij te dragen tot de vooruitgang van het internationale burgerluchtvaartsysteem gebaseerd op de concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen in de markt en in de hoop de maatschappijen aan te moedigen tot de ontwikkeling van vernieuwende en competitieve diensten;

verlangende de hoogste graad van veiligheid en beveiliging in het internationale luchtvervoer te garanderen en hamerend op hun grote bezorgdheid over daden of bedreigingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, die gevaar opleveren voor de veiligheid van personen of eigendom, een negatieve invloed hebben op de exploitatie van het luchtvervoer en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart aantasten;

zijn overeengekomen wat volgt:

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst, tenzij anders bepaald, betekent het begrip:

- (a) "Luchtvaartautoriteiten": voor België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor Australië, het Departement Infrastructuur en Vervoer, of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- (b) "overeengekomen diensten": de luchtdiensten voor de in- en ontscheping van verkeer, zoals bepaald in artikel 3, eerste lid (c) van deze Overeenkomst;
- (c) "Overeenkomst": deze Overeenkomst, haar Bijlagen en alle eraan aangebrachte wijzigingen;
- (d) "luchtvervoer": het openbaar vervoer per vliegtuig van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, tegen vergoeding of krachtens een huurcontract;
- (e) "luchtvaartmaatschappij" of "luchtvervoerder": elke luchtvervoersonderneming die luchtvervoerdiensten verkoopt of exploiteert;
- (f) "Luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België": de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België zijn aangewezen;
- (g) "capaciteit": de hoeveelheid diensten die bij deze overeenkomst wordt geregeld, doorgaans gemeten in aantal vluchten (frequenties), of zitplaatsen of tonnen vracht die in een markt (stedenpaar of

land naar land) worden aangeboden op een route of een deel van een route gedurende een specifieke periode;

(h) “Verdrag”: het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld werd en omvattende:

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

(ii) elke wijziging die in werking is getreden krachtens artikel 94(a) van het Verdrag en die door de beide Overeenkomstsluitende Partijen is bekrachtigd of geratificeerd;

(i) “aangewezen luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met artikel 2 (Aanwijzing, vergunning en intrekking) van deze Overeenkomst;

(j) “EU -Verdragen”: het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

(k) “grondafhandeling”: zonder hiertoe beperkt te zijn, het opvangen van passagiers, het behandelen van vracht en bagage en het leveren van bevoorradings en / of diensten;

(l) “ICAO”: de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;

(m) “intermodaal luchtvervoer”: het openbaar vervoer per vliegtuig en met een of meerdere vervoersmodi op de grond van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, tegen vergoeding of krachtens een huurcontract;

(n) “Internationaal luchtvervoer”: luchtvervoer dat door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één Staat vliegt;

(o) “luchtvaartmaatschappij die vluchten verkoopt (marketing)”: een luchtvaartmaatschappij die luchtvervoer aanbiedt aan boord van een toestel van een andere luchtvaartmaatschappij via gedeelde vluchtcodes;

(p) “Lidstaat”: een lidstaat van de Europese Unie;

(q) “Staatsburgers van de Lidstaten”: in het geval van België is dit een verwijzing naar de staatsburgers van de lidstaten van de Europese Unie;

(r) “uitvoerende luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die een luchtvaartuig bedient om luchtvervoer aan te bieden - de maatschappij kan eigenaar zijn van het luchtvaartuig of het geleased hebben;

(s) “Exploitatievergunning”: een vergunning die door de bevoegde vergunningverlenende instantie aan een luchtvaartmaatschappij werd toegekend, waardoor de maatschappij luchtdiensten zoals bepaald in de exploitatievergunning kan aanbieden;

(t) “slots”: het recht om een luchtvaartuigbeweging op een luchthaven in te plannen;

(u) “Landing voor andere dan verkeersdoeleinden”: de betekenis die hieraan is toegekend in Artikel 96 van het Verdrag;

(v) “Prijzen”: tarieven of kosten die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor luchtvervoer van passagiers (en hun bagage) en/of vracht (post niet meegerekend), inclusief voor vervoer op intra- of interlinebasis en de voor de beschikbaarheid van deze tarieven of kosten geldende voorwaarden;

(w) “grondgebied”: de betekenis omschreven in artikel 2 van het Verdrag; en

(x) "gebruikersheffing": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchthavenomgevings-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten.

ARTIKEL 2

Aanwijzing, vergunning en intrekking

1. Elke Partij heeft het recht zoveel luchtvaartmaatschappijen als ze wenst aan te wijzen om internationaal luchtvervoer uit te voeren conform deze Overeenkomst, alsook om zulke aanwijzingen in te trekken of te wijzigen. Dergelijke aanwijzingen zullen schriftelijk en via de diplomatieke kanalen aan de andere Overeenkomstsluitende Partij worden meegedeeld. Aanwijzing is niet vereist voor luchtvaartmaatschappijen die de rechten bepaald in Artikel 3, eerste lid (a) en (b) uitoefenen.

2. Bij ontvangst van zulke aanwijzing, en van aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze voorgeschreven voor exploitatie- en technische vergunningen, verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van de leden 3 en 4, zo spoedig mogelijk de passende vergunningen en toelatingen met een minimale procedurele vertraging, op voorwaarde dat:

(a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:

- i) de luchtvaartmaatschappij onder de EU-Verdragen op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd, en houder is van een geldige exploitatievergunning uitgereikt door een lidstaat conform het recht van de Europese Unie; en
- ii) de lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) op doeltreffende wijze controleert of de luchtvervoerder de regelgeving naleeft en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk in de aanwijzing is vermeld; en
- iii) de hoofdvestiging van de luchtvervoerder zich bevindt op het grondgebied van de lidstaat die de geldige exploitatievergunning heeft verleend; en
- iv) de luchtvervoerder rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door lidstaten en/of onderdanen van lidstaten, en/of door de Republiek IJsland, het Vorstendom Liechtenstein, het Koninkrijk Noorwegen en de Zwitserse Bondsstaat en/of onderdanen van deze landen.

(b) indien de luchtvervoerder door Australië is aangewezen:

- (i) Australië ziet toe op en handhaaft een doeltreffende reglementaire controle op de luchtvervoerder; en
- (ii) de luchtvervoerder is erkend als rechtspersoon en heeft zijn hoofdvestiging op het grondgebied van Australië; en
- (iii) de luchtvervoerder is gevestigd op het grondgebied van Australië en is vergund als een Australische luchtvaartmaatschappij.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de exploitatievergunningen of technische machtigingen van een door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij intrekken, schorsen of beperken wanneer:

(a) (A) in het geval de luchtvervoerder door het Koninkrijk België is aangewezen:

- (i) de luchtvervoerder niet op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd of geen houder is van een geldige exploitatievergunning uitgereikt door een lidstaat conform het recht van de Europese Unie, of
- (ii) de lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvervoerder uitoefent en handhaaft, of de bevoegde luchtvaartautoriteit is niet duidelijk in de aanwijzing vermeld; of
- (iii) de hoofdvestiging van de luchtvervoerder zich niet op het grondgebied van de lidstaat, die de exploitatievergunning heeft verleend, bevindt; of
- (iv) de luchtvervoerder niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door lidstaten en/of onderdanen van lidstaten, en/of door de Republiek IJsland, het Vorstendom Liechtenstein, het Koninkrijk Noorwegen en de Zwitserse Bondsstaat en/of onderdanen van deze landen; of
- (v) de luchtvervoerder reeds over een exploitatievergunning beschikt krachtens een bilaterale overeenkomst tussen Australië en een andere lidstaat, en Australië kan aantonen dat de luchtvervoerder, door krachtens de onderhavige overeenkomst verkeersrechten uit te oefenen op een traject dat een punt in die andere lidstaat

omvat, de krachtens die andere overeenkomst opgelegde beperkingen van de verkeersrechten omzeilt; of

- (vi) de luchtvervoerder houder is van een Air Operator's Certificate dat is afgegeven door een lidstaat, en er geen bilaterale overeenkomst voor luchtdiensten bestaat tussen Australië en die lidstaat, en Australië kan aantonen dat de noodzakelijke verkeersrechten om de voorgestelde actie uit te voeren niet wederzijds voor de door Australië aangewezen luchtvervoerder(s) beschikbaar zijn;

(B) in het geval de luchtvervoerder door Australië is aangewezen:

- (i) Australië geen daadwerkelijk wettelijk toezicht houdt op de luchtvervoerder; of
- (ii) de luchtvervoerder zich niet als onderneming heeft opgezet en zijn hoofdvestiging niet op het grondgebied van Australië heeft; of
- (iii) de luchtvervoerder niet op het Australische grondgebied is gevestigd en niet als Australische luchtvaartmaatschappij is vergund.

(b) dat de luchtvervoerder niet heeft voldaan aan de wetten en verordeningen van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent;

(c) dat de luchtvervoerder op een andere manier naliет de overeengekomen diensten uit te baten in overeenstemming met de voorwaarden die volgens deze Overeenkomst zijn vastgesteld; of

(d) de andere Overeenkomstsluitende Partij naliет de Standaarden voor Veiligheid en Beveiliging conform de Artikelen 6 en 7 van deze Overeenkomst na te leven of toe te passen.

4. Bij de uitoefening van de haar krachtens lid 3 toegekende rechten, en onverminderd de rechten die zij krachtens lid 3, onder (a) (A), v) en vi) van dit Artikel bezit, zal Australië geen onderscheid maken tussen communautaire luchtvervoerders op grond van nationaliteit.

5. Onverminderd de bepalingen van artikel 6 (Veiligheid) en artikel 7 (Beveiliging van de luchtvaart), en tenzij bij onmiddellijke intrekking, schorsing of het opleggen van de voorwaarden vermeld in dit Artikel

noodzakelijk zijn om verdere overtreding van de wetten en verordeningen te voorkomen, zullen de rechten vastgelegd in lid 3 van dit artikel enkel worden uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteit van de andere Overeenkomstsluitende Partij, conform Artikel 17 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 3**Verlening van rechten**

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

- (a) het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- (b) het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
- (c) het recht voor aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten uit te baten op de route bepaald in Bijlage 1 en om op haar grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of in combinatie, in- en ontschepen van passagiers, vracht en post, hierna de "overeengekomen diensten" genoemd; en
- (d) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.

2. De luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen die geen aangewezen luchtvaartmaatschappijen zijn, zullen de rechten bepaald in de sub-leden 1(a) en (b) hierboven mogen genieten.

3. Geen van de in dit Artikel genoemde rechten wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij het recht te verlenen tussen twee punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, hun bagage, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd.

ARTIKEL 4

Toepassing van wetten

1. Bij binnenkomst in, gedurende het verblijf binnen of bij vertrek vanuit het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij moeten de wetten, verordeningen en regels van die Partij betreffende de exploitatie en besturing van luchtvaartuigen door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden nageleefd.
2. Bij binnenkomst in, gedurende het verblijf binnen of bij vertrek vanuit het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij moeten de wetten en voorschriften van die Partij met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning, vracht en luchtvaartuig gelden (met inbegrip van de verordeningen en regels verbonden aan binnenkomst, inklaring, luchtvaartbeveiliging, immigratie, paspoorten, voorafgaandelijke informatie over de passagiers, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) voor deze passagiers, bemanningen en gerelateerde vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij.
3. Geen van de Overeenkomstsluitende Partijen zal de voorkeur geven aan zijn eigen of om het even welke andere luchtvervoerder boven een luchtvervoerder van de andere Overeenkomstsluitende Partij die wordt ingezet voor gelijkaardig internationaal luchtvervoer, bij de toepassing van haar voorschriften verbonden aan binnenkomst, inklaring, luchtvaartbeveiliging, immigratie, paspoorten, voorafgaandelijke informatie over de passagiers, douane en quarantaine, van post- en gelijkaardige voorschriften.
4. Passagiers, bagage en vracht in direct doorgaand verkeer op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, die de zone van de luchthaven die hiervoor is voorzien, niet verlaten, mogen worden onderworpen aan een controle met betrekking tot de luchtvaartbeveiliging, de controle op narcotica en immigratievoorwaarden, of in andere bijzondere gevallen die een dergelijke controle vereisen krachtens de wetten en verordeningen van de desbetreffende Overeenkomstsluitende Partij en naargelang van de bijzondere omstandigheden.
5. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

ARTIKEL 5**Erkenning van Bewijzen**

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard conform de wetten en verordeningen van een Overeenkomstsluitende Partij - en in het geval van het Koninkrijk België, de wetten en verordeningen van de Europese Unie - en die nog steeds gelden, worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op voorwaarde dat de vereisten op grond waarvan de deze bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard, gelijk zijn aan of hoger liggen dan de krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen.

2. Indien de voorrechten of voorwaarden, verbonden aan de in het bovenstaande lid 1 genoemde vergunningen of bewijzen die door de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij zijn uitgereikt aan een persoon of een aangewezen luchtvaartmaatschappij, of geldig zijn verklaard met betrekking tot een luchtvaartuig dat wordt ingezet voor de uitvoering van de overeengekomen diensten, een afwijking van de krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen zouden toestaan, en indien deze afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, dan kan de andere Overeenkomstsluitende Partij conform Artikel 17 van deze Overeenkomst, verzoeken om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten ten einde de praktijk in kwestie op te helderen.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich echter het recht voor om 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 of landingen op haar eigen grondgebied.

ARTIKEL 6**Veiligheid**

1. Elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag te allen tijde om overleg vragen over de veiligheidsnormen die de andere Overeenkomstsluitende Partij handhaaft in aangelegenheden die de

luchtvaartvoorzieningen, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen betreffen. Dit overleg heeft plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

2. Indien, naar aanleiding van dit overleg, de ene Overeenkomstsluitende Partij van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt dan adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat om, binnen vijftien (15) dagen of binnen een eventueel onderling overeengekomen langere periode, adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van artikel 2 van deze Overeenkomst (Aanwijzing, Vergunning en Intrekking).

3. De leden 4 tot 7 van dit Artikel vervullen de leden 1 tot 2 van dit Artikel en de verplichtingen van de Overeenkomstsluitende Partijen volgens Artikel 33 van het Verdrag.

4. Krachtens Artikel 16 van het Verdrag, is er voorts overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat, op basis van een leaseovereenkomst, door of namens (een) luchtvaartmaatschappij(en) van de ene Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd op diensten van of naar het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij, terwijl het zich binnen het grondgebied van die Partij bevindt, het voorwerp kan uitmaken van een doorzoeking aan boord van en rondom het luchtvaartuig door de gemachtigde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Het doel van de inspecties is om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning als de kennelijke staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel de "platforminspectie" genoemd) te controleren, op voorwaarde dat dit niet leidt tot een onredelijke vertraging.

5. 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 overeenkomstig het Verdrag vastgestelde minimumnormen, of

b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig 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.

6. 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 4. 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 5. hierboven ontstaat en mag zij in dat lid vermelde conclusies te trekken.

7. 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 eerstgenoemde 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.

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

9. Wanneer het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen die onder het wettelijk toezicht van een andere lidstaat van de Europese Unie staat, zijn de rechten van Australië, uit hoofde van de Artikelen 5 en 6, zowel van toepassing op de vaststelling, naleving of handhaving van veiligheidsnormen door die andere lidstaat als op de exploitatievergunning van die luchtvervoerder.

ARTIKEL 7

Beveiliging van de luchtvaart

1. In overeenstemming met hun rechten en verplichtingen volgens het internationaal recht bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun wederzijdse verplichting om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst. Zonder hun rechten en verplichtingen volgens het internationaal recht in het algemeen te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen vooral 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 het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, en elke andere multilaterale overeenkomst betreffende de beveiliging van de burgerluchtvaart waarbij beide Overeenkomstsluitende Partijen partij zijn.

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

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de ICAO en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Overeenkomstsluitende 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, of, in het geval van België, de vliegtuigexploitanten die op het grondgebied zijn gevestigd conform de EU-verdragen en die conform het recht van de Europese Unie in het bezit zijn van geldige exploitatievergunningen, en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de andere Overeenkomstsluitende Partij op de hoogte brengen van elk verschil tussen haar nationale verordeningen en praktijken en de normen voor luchtvaartbeveiliging

in de Bijlagen. Elke Overeenkomstsluitende Partij mag op eender welk moment overleg vragen met de andere Overeenkomstsluitende Partij om dergelijke verschillen te bespreken.

4. Dergelijke luchtvaartuigexploitanten mogen worden verplicht om de in het bovenstaande lid 3 vermelde bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging na te leven, welke door de andere Overeenkomstsluitende Partij worden vereist voor aankomst op, vertrek uit of verblijf op haar grondgebied. Elke Overeenkomstsluitende Partij ziet erop toe dat op haar grondgebied passende maatregelen worden toegepast om de luchtvaartuigen te beschermen en om de beveiligingscontroles van passagiers, bemanningsleden, handbagage, bagage, vracht en boordproviand uit te voeren vóór en tijdens het aan boord gaan en het laden. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot redelijke speciale beveiligingsmaatregelen om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging.

5. 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 zo'n luchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartinstallaties voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht om binnen zestig (60) dagen na kennisgeving (of om het even welke kortere termijn die tussen de luchtvaartautoriteiten is overeengekomen) zijn luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij een audit te laten houden van de beveiligingsmaatregelen die worden uitgevoerd of die men plant te laten uitvoeren door vliegtuigexploitanten met betrekking tot vluchten komend van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij. De administratieve regelingen voor de uitvoering van dergelijke audits zal in onderling overleg door de luchtvaartautoriteiten worden bepaald en meteen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat de audits prompt worden uitgevoerd.

7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij ernstige redenen heeft om aan te nemen dat de andere Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de luchtvaartbeveiligingsbepalingen van dit artikel, mag die Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg vragen. Dergelijk overleg wordt opgestart binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij. Wanneer er binnen vijftien (15) dagen na de aanvang van het overleg, of binnen een andere termijn die de Overeenkomstsluitende Partijen onderling zijn overeengekomen, geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt dit een reden om de vergunningen van de

aangewezen luchtvaartmaatschappij of –maatschappijen van die de andere Overeenkomstsluitende Partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of aan voorwaarden te onderwerpen. In noodgevallen, of om verdere niet-naleving van de bepalingen van dit Artikel te voorkomen, kan de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij op elk moment verdere tussentijdse maatregelen nemen. Om het even welke maatregel die in overeenstemming met dit lid wordt getroffen, zal worden stopgezet wanneer de andere Overeenkomstsluitende Partij voldoet aan de beveiligingsbepalingen van dit Artikel.

ARTIKEL 8

Gebruiksvergoedingen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij spant zich naar best vermogen in, om diegenen die verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchthaven-, luchthavenomgevings-, luchtnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten en -diensten ertoe aan te zetten op de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij uitsluitend vergoedingen toe te passen die redelijk, niet-discriminerend en evenredig verdeeld zijn over de gebruikerscategorieën.

2. Redelijke vergoedingen weerspiegelen de volledige kosten voor de bevoegde belastingautoriteiten voor de verlening van de faciliteiten en diensten op de luchthaven, maar gaan deze niet te boven. Deze vergoedingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De faciliteiten en diensten waarop vergoedingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. Om vergoedingen discriminatievrij te houden, mogen de vergoedingen die op buitenlandse luchtvaartmaatschappijen worden geheven, niet hoger zijn dan die welke een Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen luchtvaartmaatschappijen, die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitbaten, oplegt.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen moedigen de uitwisseling van de nodige informatie tussen de bevoegde heffingsinstanties en de luchtvaartmaatschappijen aan teneinde een volledige beoordeling van de redelijkheid en onderbouwing van en de vergoedingen overeenkomstig de leden 1 en 2 van dit Artikel, mogelijk te maken.

4. Verhoogde of nieuwe vergoedingen zijn enkel mogelijk na voldoende overleg tussen de bevoegde heffingsinstanties en de luchtvaartmaatschappijen. Plannen voor wijzigingen van de gebruikersvergoedingen moeten voldoende van tevoren aan luchtvaartmaatschappijen worden meegedeeld, zodat zij hun standpunt kunnen uiten vóór de wijzigingen plaatsvinden.

ARTIKEL 9

Statistieken

1. De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen bij een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij overzichten van beschikbare statistieken over het luchtverkeer dat deze luchtvaartmaatschappij op diensten onder deze Overeenkomst uitvoert, opvragen.

2. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij mogen de aard van de statistieken die door de onder het bovenstaande lid vermelde aangewezen luchtvaartmaatschappijen moeten worden bezorgd, bepalen en zij zullen deze eisen op een niet-discriminerende basis toepassen.

ARTIKEL 10

Douanerechten en andere heffingen

1. De door de luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij voor internationaal luchtvervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen zijn vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, soortgelijke heffingen en belastingen die zijn opgelegd door de nationale overheden. Onderdelen, de normale uitrusting van een luchtvaartuig en andere items die enkel bedoeld zijn voor of gebruikt worden in verband met de bediening of voor de herstelling en het onderhoud van zo'n luchtvaartuig zullen op dezelfde manier zijn vrijgesteld, op voorwaarde dat deze uitrusting en items uitsluitend voor gebruik aan boord van een luchtvaartuig dienen en ze opnieuw worden uitgevoerd.

2. (a) Telkens Op voorwaarde dat ze bestemd zijn voor gebruik aan boord van een luchtvaartuig met het oog op het inrichten of in stand houden van internationaal luchtvervoer door de betrokken luchtvaartmaatschappij, zullen de onderstaande items zijn vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen en soortgelijke heffingen en belastingen die zijn opgelegd door de nationale overheden, of deze nu door een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij worden ingevoerd of aan een luchtvaartmaatschappij van een van de Partijen op het grondgebied van de andere Partij worden geleverd:

(i) boordvoorraden (waaronder begrepen doch niet daartoe beperkt, items zoals voedsel, drank en producten bestemd voor verkoop aan of verbruik door passagiers tijdens de vlucht);

(ii) brandstof, smeermiddelen (hydraulische vloeistoffen inbegrepen) en verbruikbare technische goederen; en

(iii) reserveonderdelen, motoren inbegrepen.

(b) Deze vrijstellingen gelden ook wanneer deze goederen zullen worden verbruikt op gelijk welk deel van een traject boven het grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij waarin ze aan boord werden genomen.

3. De in dit Artikel voorziene vrijstellingen zullen niet worden uitgebreid naar de heffingen gebaseerd op de kosten van de aan de luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij verleende diensten.

4. De normale boorduitrusting van een luchtvaartuig, alsook de reserveonderdelen (met inbegrip van motoren), brandstofvoorraden, smeerolie (met inbegrip van hydraulische vloeistoffen) en smeermiddelen en andere items vermeld in de leden 1 en 2 van dit Artikel die aan boord van het luchtvaartuig gebruikt door de luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstluitende Partij worden bewaard, mogen worden uitgeladen op het grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij, maar enkel met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. Boordvoorraden bedoeld voor verbruik op de vluchten van de luchtvaartmaatschappijen mogen in elk geval worden uitgeladen. Voor de in de leden 1 en 2 van dit Artikel bedoelde uitrusting en voorraden kan worden geëist dat deze onder het toezicht of de controle van de bevoegde autoriteiten worden bewaard tot deze

opnieuw worden uitgevoerd of ze op een andere manier worden verwijderd in overeenstemming met de Douanewetgeving en -procedures van die Overeenkomstsluitende Partij.

5. De door dit artikel bepaalde vrijstellingen zullen ook gelden in situaties waar de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene Overeenkomstsluitende Partij overeenkomsten heeft/hebben gesloten met een of meerdere andere luchtvaartmaatschappij(en) voor het lenen of overbrengen van de in de leden 1 en 2 gespecificeerde artikelen naar het grondgebied van de andere Partij, op voorwaarde dat zo een andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen een dergelijke vrijstelling genieten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

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

ARTIKEL 11

Tarieven

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal elke aangewezen luchtvaartmaatschappij toestaan om geheel onafhankelijk en vrij haar eigen tarieven voor het vervoer van passagiers, hun bagage en vracht te bepalen.

2. Behalve wanneer dit door nationale wetten en verordeningen is opgelegd, zullen de door de aangewezen maatschappijen aangerekende tarieven niet verplicht bij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij moeten worden ingediend.

ARTIKEL 12

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij zullen billijke en gelijke mogelijkheden genieten om de overeengekomen diensten conform deze Overeenkomst uit te baten.
2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten, zal de capaciteit die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende partij mag worden aangeboden, van dien aard zijn zoals werd beslist tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen voor de aanvang van dergelijke diensten door de betrokken luchtvaartmaatschappijen, en daarna van tijd tot tijd.
3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen, ten laatste vijfendertig (35) dagen vóór de aanvang van de exploitatie van elke overeengekomen dienst, hun vluchtprogramma's en daaropvolgende wijzigingen ter goedkeuring voorleggen aan de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij, conform de wetten en verordeningen van elke Overeenkomstsluitende Partij. Deze vluchtprogramma's moeten onder meer de bepaling van de aard van de dienst, de te gebruiken luchtvaartuigen, de frequenties en de uurregelingen bevatten.

ARTIKEL 13

Handelsopportuniteiten

1. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij zullen de onderstaande rechten genieten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij:
 - (a) het recht om er kantoren te vestigen voor de promotie en verkoop en het beheer van luchtvervoer;

(b) het recht om zich bezig te houden met de verkoop en marketing van luchtvervoer rechtstreeks aan om het even welke persoon, en naar eigen goeddunken via haar agenten of tussenpersonen, daarbij gebruikmakend van de eigen vervoersdocumenten; en

(c) het recht om diensten en personeel van om het even welke organisatie, bedrijf of luchtvaartmaatschappij die actief is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te gebruiken.

2. Conform de wetten en verordeningen met betrekking tot binnenkomst, verblijf en werkgelegenheid van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zullen de luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij gemachtigd zijn om hun eigen leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel, dat de luchtvaartmaatschappij redelijkerwijs nodig acht om het aanbod van luchtvervoer te ondersteunen, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te brengen en te houden. Overeenkomstig deze wetten en verordeningen verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, binnen de kortst mogelijke tijd, de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in dit lid bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.

3. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht om luchtvervoer te verkopen en eenieder kan dit vervoer vrijelijk aankopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij inwisselbare valuta. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om haar inkomsten om te wisselen in vrij converteerbare valuta en deze vanuit het grondgebied van de andere partij naar eigen goeddunken over te maken. Mits inachtneming van de geldende nationale wet- en regelgeving en het beleid van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zijn de omwisseling en overdracht van inkomsten verkregen bij de normale bedrijfsvoering toegestaan tegen de wisselkoersen die op de markt gelden op het tijdstip van de aanvragen tot omwisseling of overdracht. Deze mogen niet worden belast, met uitzondering van de normale heffingen die voor dergelijke transacties geïnd worden.

4. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht om naar eigen goeddunken plaatselijke uitgaven, met inbegrip van brandstofaankopen, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij in plaatselijke valuta of vrij inwisselbare munteenheden te betalen, op voorwaarde dat dit conform de plaatselijke valutareglementering gebeurt.

5. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij zijn gemachtigd internationaal luchtvervoer uit te voeren gebruikmakend van luchtvaartuigen (of luchtvaartuig en boordpersoneel) die geleased zijn van om het even welke maatschappij, met inbegrip van andere luchtvaartmaatschappijen, op voorwaarde dat het luchtvaartuig en het boordpersoneel dat wordt ingezet, voldoen aan de toepasbare exploitatie- en veiligheidsstandaarden en -eisen.

ARTIKEL 14

Grondafhandeling en slots

1. Onverminderd de wetten en verordeningen van elke Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip, in het geval van België, van het recht van de Europese Unie, heeft elke 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 leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten. Waar dergelijke wetten en verordeningen zelfafhandeling beperken of verhinderen en waar er geen daadwerkelijke mededinging is tussen leveranciers die grondafhandelingsdiensten aanbieden, zal elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op een niet-discriminerende basis worden behandeld voor wat betreft hun toegang tot zelfafhandelings- en grondafhandelingsdiensten aangeboden door een leverancier of leveranciers.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen erkennen dat om werking te verlenen aan de rechten en aanspraken die in de Overeenkomst zijn vervat, de luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij de kans moeten hebben om toegang te krijgen tot luchthavens op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een niet-discriminerende basis.

3. Met betrekking tot de toewijzing en toekenning van slots aan luchtvaartmaatschappijen op haar nationale luchthavens, zal elke Overeenkomstsluitende Partij:

(a) conform de lokale slottoewijzingsregels, -procedures of -gebruiken die van kracht zijn, of anderszins zijn toegestaan, erop toezien dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- (i) billijke en gelijke kansen genieten om slots vast te leggen; en
 - (ii) niet minder gunstig worden bejegend dan om het even welke andere luchtvaartmaatschappij bij het vastleggen van slots; en
- (b) erop toezien dat in geval van om het even welke regeling, procedure of praktijk die ofwel wordt aangegaan met om het even welke derde partij met betrekking tot de toekenning van slots aan luchtvaartmaatschappijen van die partij ofwel op een andere manier wordt toegestaan voor (een) buitenlandse internationale luchtvaartmaatschappij(en), dergelijke kansen ook worden uitgebreid naar de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
4. De voorwaarden van lid 3 van dit Artikel worden geregeld door de wettelijke en reglementaire bepalingen ingevoerd door een van de Overeenkomstsluitende Partijen, of in het geval van België, conform de wet van de Europese Unie voor de toewijzing van slots op haar nationale luchthavens.

ARTIKEL 15

Intermodale diensten

Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om met betrekking tot het internationale luchtvervoer gebruik te maken van elk landvervoer van of naar om het even welk punt op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen of van derde landen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen om zelf voor landvervoer te zorgen of om hierin te voorzien via overeenkomsten, gedeelde codes inbegrepen, met andere aanbieders van landvervoer, onverminderd de wettelijke en reglementaire bepalingen die van kracht zijn op het grondgebied van de desbetreffende Overeenkomstsluitende Partij. Dergelijke intermodale diensten mogen worden aangeboden als een rechtstreekse verbinding tegen één tarief dat het lucht- en oppervlaktevervoer omvat, op voorwaarde dat de passagiers en de expediteurs/bevrachters ingelicht worden over de vervoersoperatoren die bij dit vervoer betrokken zijn.

ARTIKEL 16

Toepassing van mededingingswetten

1. De mededingingswetgeving van elke Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip, in het geval van het Koninkrijk België, van de wetten en verordeningen van de Europese Unie, zoals deze van tijd tot tijd worden gewijzigd, zullen op een niet-discriminerende basis van toepassing zijn op de exploitatie van luchtvaartmaatschappijen binnen het rechtsgebied van de respectieve Overeenkomstsluitende Partij.
2. Zonder de toepassing van de mededingings- en consumentenwetgeving van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen in te perken, mogen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, als zij menen dat de luchtvaartmaatschappijen van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen onderworpen worden aan discriminatie of onbillijke praktijken op het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen, hiervan melding maken aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overleg tussen de luchtvaartautoriteiten zal plaatsvinden conform Artikel 17 van deze Overeenkomst, tenzij de eerste Partij er genoeg mee neemt dat de zaak ondertussen is opgelost.
4. Onverminderd enige bepaling in de bovenstaande leden 1 en 2, sluit dit artikel geen eenzijdige actie door de luchtvaartmaatschappijen of door de mededingingsautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij uit.

ARTIKEL 17

Overleg

1. Elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag op ieder moment overleg eisen over de implementatie, de interpretatie, toepassing of wijziging van deze Overeenkomst.

2. Onverminderd de Artikelen 2 (Aanwijzing, Vergunning en Intrekking), 6 (Veiligheid) en 7 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze Overeenkomst, zal dergelijk overleg, dat via een bespreking of schriftelijk kan verlopen, aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een dergelijk verzoek, tenzij onderling iets anders is overeengekomen.

ARTIKEL 18

Wijziging van de overeenkomst

1. Deze Overeenkomst mag worden gewijzigd of herzien aan de hand van een schriftelijke overeenkomst tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

2. Als een algemeen multilateraal luchtvervoersverdrag ten aanzien van beide Overeenkomstsluitende Partijen in werking treedt, dan hebben de bepalingen van dat Verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig Artikel 17 van deze Overeenkomst teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag invloed hebben op deze Overeenkomst.

3. Elke naar aanleiding van zodanig overleg overeengekomen wijziging of herziening wordt van kracht nadat dit per diplomatieke notawisseling is bevestigd.

ARTIKEL 19

Regeling van geschillen

1. In geval er een conflict rijst over de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst, met uitzondering van elk geschil over de toepassing van de nationale mededingingswetten, zullen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats trachten om het via onderhandeling te beslechten.

2. Indien de luchtvaartautoriteiten er niet in slagen tot een overeenkomst te komen, dan zal het geschil worden beslecht door onderhandelingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.
3. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen het geschil via onderhandeling te beslechten, dan kunnen ze het voorleggen aan de persoon of instantie die zij samen uitkiezen, voor een advies of voor een bindende beslissing, naargelang wat de Overeenkomstsluitende Partijen hier samen over beslissen, of, op verzoek van één van beide Overeenkomstsluitende Partijen, zal het ter beslechting aan een driekoppig scheidsgerecht worden voorgelegd.
4. Binnen een periode van dertig (30) dagen te rekenen van de ontvangst via de diplomatieke kanalen van een nota van een Overeenkomstsluitende Partij door de andere Overeenkomstsluitende Partij met het verzoek tot beslechting van het geschil door een scheidsgerecht, zal elke Overeenkomstsluitende Partij een scheidsrechter aanstellen. Binnen een periode van dertig (30) dagen te rekenen vanaf de aanstelling van de laatst aangestelde scheidsrechter, zullen de twee scheidsrechters een voorzitter aanduiden die een ingezetene zal zijn van een derde Staat. Indien binnen dertig (30) dagen nadat een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn scheidsrechter heeft aangesteld, de andere Overeenkomstsluitende Partij haar scheidsrechter nog niet heeft benoemd, of indien binnen dertig (30) dagen na de benoeming van de tweede scheidsrechter beide scheidsrechters het nog niet zijn eens geraakt over de aanstelling van een voorzitter, mag elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen de Voorzitter van de Raad van de ICAO verzoeken om een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen, naargelang het geval het vereist. Indien de Voorzitter van de Raad dezelfde nationaliteit heeft als een van de Overeenkomstsluitende Partijen, dan zal de oudste Vicevoorzitter die niet op die grond is uitgesloten, de aanstelling doen.
5. Tenzij anders bepaald door de Overeenkomstsluitende Partijen of opgelegd door het scheidsgerecht, zal elke Overeenkomstsluitende Partij een memorie indienen binnen dertig (30) dagen nadat het scheidsgerecht volledig is samengesteld. Memories van antwoord zijn binnen dertig (30) dagen in te dienen. Het scheidsgerecht zal een hoorzitting houden op verzoek van elke Overeenkomstsluitende Partij of naar haar goeddunken binnen dertig (30) dagen nadat de memories van antwoord binnen moeten zijn.
6. Het scheidsgerecht zal trachten om binnen dertig (30) dagen na de voltooiing van de hoorzitting, of, indien er geen hoorzitting wordt gehouden, na de datum waarop beide memories van antwoord zijn ingediend, een schriftelijke uitspraak te doen. De uitspraak zal worden genomen met een meerderheid van stemmen.

7. De Overeenkomstsluitende Partijen mogen binnen vijftien (15) dagen na ontvangst van de uitspraak om verduidelijking van deze uitspraak verzoeken, en deze verduidelijking moet binnen vijftien (15) dagen na zo'n verzoek worden gegeven.
8. De uitspraak van het scheidsgerecht zal finaal en bindend zijn voor de In het geschil verwikkelde Overeenkomstsluitende Partijen.
9. De kosten van het scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.
10. Als en voor zolang een Overeenkomstsluitende Partij nalaat te voldoen aan een uitspraak onder lid 8 van dit Artikel, mag de andere Overeenkomstsluitende Partij om het even welk recht of voorrecht dat het krachtens deze overeenkomst aan de in gebreke blijvende Overeenkomstsluitende Partij heeft toegekend, beperken, opschorten of herroepen.

ARTIKEL 20

Beëindiging

1. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg kennisgeving doen van haar besluit om deze Overeenkomst te beëindigen. Een dergelijke kennisgeving zal tegelijkertijd ook aan de ICAO worden meegedeeld. De Overeenkomst eindigt om middernacht (op de plaats van ontvangst van de kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij) onmiddellijk voor de eerste jaarlijkse verjaardag van de datum van ontvangst van de kennisgeving van de Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving met een gezamenlijke beslissing van de Overeenkomstsluitende Partijen voor het einde van deze periode wordt ingetrokken.
2. Bij gebrek aan ontvangstbevestiging van een kennisgeving tot beëindiging door de andere Overeenkomstsluitende Partij, zal de kennisgeving geacht worden te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de dag waarop de ICAO de ontvangst ervan heeft erkend.

ARTIKEL 21

Registratie bij de ICAO

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

ARTIKEL 22

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking wanneer de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk via de diplomatieke kanalen hebben meegedeeld dat er aan hun respectieve eisen voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst is voldaan.

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

GEDAAN te Canberra, op 23 november 2012, in de Engelse taal.

BIJLAGE 1

Afdeling 1

ROUTESCHEMA

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij zullen gemachtigd zijn internationaal luchtvervoer uit te voeren tussen de punten op de onderstaande routes:

Route voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België:

Punten in het Koninkrijk België	Tussenliggende punten	Punten in Australië	Verdergelegen punten
Alle Punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

Route voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Australië:

Punten in Australië	Tussenliggende punten	Punten in Koninkrijk België	Verdergelegen punten
Alle Punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

Opmerkingen:

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij mogen naar eigen goeddunken punten op om het even welke bovenvermelde routes overslaan op voorwaarde dat de diensten aanvangen en eindigen op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.
2. De vervoersrechten die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op tussenliggende en verder gelegen punten op bovenstaande routes mogen uitoefenen, zullen van tijd tot tijd gezamenlijk door de luchtvaartautoriteiten worden bepaald.
3. Tussen punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij enkel eigen tussenlandingsrechten uitoefenen.

Afdeling 2

OPERATIONELE FLEXIBILITEIT

Met inachtneming van afdeling 1 van deze Bijlage, mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij op een vlucht naar believen of op alle vluchten en naar goeddunken van elke luchtvaartmaatschappij:

- (a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
- (b) verschillende vluchtnummers combineren binnen de exploitatie van één luchtvaartuig;
- (c) passagiers, hun bagage, vracht of post overdragen van om het even welk luchtvaartuig naar om het even welk ander luchtvaartuig op om het even welk punt op de route;

zonder richtings- of geografische beperking en zonder verlies van enig recht om passagiers, hun bagage, vracht of post te vervoeren, of ander vervoer te verrichten dat anderszins toelaatbaar is krachtens deze Overeenkomst.

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht om codesharing- of blocked-space-overeenkomsten of andere commerciële samenwerkingsovereenkomsten met andere luchtvaartmaatschappijen te sluiten. De mate waarin aangewezen luchtvaartmaatschappijen , codesharing- , blocked-space-overeenkomsten of andere commerciële samenwerkingsovereenkomsten mogen sluiten met andere luchtvaartmaatschappijen, zal worden beslist tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Afdeling 3

VERANDERING VAN VLIEGTUIGTYPE

Op elk routesegment of routesegmenten in Afdeling 1 van deze Bijlage heeft/hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) het recht om internationale luchtvervoersdiensten te exploiteren, met inbegrip van codesharingovereenkomsten met andere luchtvaartmaatschappijen, zonder enige beperking om op om het even welk(e) punt(en) op de route het type, de omvang of het aantal ingezette luchtvaartuigen te wijzigen.

TRADUCTION

ACCORD ENTRE LE
GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET LE
GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Australie (ci-après dénommés « les Parties contractantes ») ;

en tant que **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 complétant la Convention précitée en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien sur le marché et souhaitant encourager les entreprises de transport aérien à développer et à implémenter des services innovateurs et concurrentiels ;

désireux d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international et réaffirmant les vives préoccupations que leur causent les actes perpétrés, ou les menaces dirigées, contre la sûreté des aéronefs, qui compromettent la sécurité des personnes ou des biens, entravent l'exploitation des transports aériens et incitent le public à douter de la sécurité de l'aviation civile ;

sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1

Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires, on entend par :

- (a) « autorités aéronautiques », dans le cas de la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et, dans le cas de l'Australie, le Département de l'Infrastructure et du Transport ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités ;
- (b) « services convenus », des services pour l'embarquement et le débarquement de trafic tels que définis à l'article 3, paragraphe 1 (c) du présent Accord ;
- (c) « Accord », le présent Accord, toute annexe qui l'accompagne et tout amendement apporté à l'accord ou à l'une de ses annexes ;
- (d) « transport aérien », le transport public de passagers, bagages, fret et courrier postal par avion, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;
- (e) « entreprise de transport aérien » ou « transporteur aérien », une entreprise de transport aérien commercialisant ou exploitant un service de transport aérien ;
- (f) « entreprises de transport aérien du Royaume de Belgique », les entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique ;
- (g) « capacité », la quantité de services fournis aux termes de l'Accord, habituellement mesurée en nombre de vols (fréquences), ou de sièges, ou de tonnes de fret offertes sur le marché (par paire de villes ou de pays), ou sur une route ou section de route durant une période spécifique ;
- (h) « Convention », la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et qui comprend ;
 - (i) toute annexe ou tout amendement y relatif, adopté en vertu de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où lesdits annexes ou amendements sont devenus, à un moment donné, applicables aux deux Parties contractantes ; et
 - (ii) tout amendement qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94(a) de ladite Convention et qui a été adopté ou ratifié par les deux Parties contractantes ;

- (i) « entreprise de transport aérien désignée », une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées et autorisées conformément à l'article 2 (Désignation, autorisation et révocation) du présent Accord ;
- (j) « traités de l'UE », le Traité sur l'Union Européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne ;
- (k) « service au sol », entre autres mais non exclusivement, les services aux passagers, au fret et aux bagages, ainsi que la fourniture de services de restauration ;
- (l) « OACI », l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- (m) « transport aérien intermodal », le transport public de passagers, bagages, fret et courrier postal par avion et par un ou plusieurs modes de transport de surface, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;
- (n) « transport aérien international », le transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État ;
- (o) « compagnie marketing », une entreprise de transport aérien qui offre des services de transport aérien sur un avion exploité par une autre entreprise de transport aérien, au moyen de formules de partage de code ;
- (p) « État membre », un État membre de l'Union européenne ;
- (q) « ressortissants des États membres », dans le cas de la Belgique, les ressortissants des États membres de l'Union Européenne ;
- (r) « entreprise d'exploitation aérienne », une entreprise exploite un aéronef en vue d'assurer du transport aérien - qu'elle soit propriétaire ou locataire de l'aéronef ;
- (s) « licence d'exploitation », une autorisation délivrée, par l'autorité compétente pour l'octroi des licences, à une entreprise de transport aérien, lui permettant fournir des services de transport aérien ;
- (t) « créneaux horaires », le droit d'effectuer un mouvement d'aéronef sur un aéroport ;
- (u) « escale non commerciale », le sens qui lui est attribué par l'article 96 de la Convention ;
- (v) « tarif », tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport international de passagers (et de leurs bagages) et / ou de fret (à l'exclusion du courrier postal), y compris le transport effectué sur base intra ou interligne, par les entreprises de transport aérien ou leurs agents, ainsi que les conditions régissant la disponibilité de ces tarif, taux ou prix à percevoir ;
- (w) « territoire », le sens qui lui est attribué par l'article 2 de la Convention ; et

- (x) « redevances d'usage », la redevance que les entreprises de transport aérien doivent verser au prestataire pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation.

ARTICLE 2

Désignation, autorisation et révocation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle l'entend pour l'exploitation des services de transport aérien international, conformément au présent Accord, ainsi que de retirer ou de modifier de telles désignations. Ces désignations sont transmises par écrit à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique. Une désignation n'est pas requise pour les entreprises de transport aérien exerçant leurs droits en vertu de l'article 3, paragraphe 1(a) et 1(b).

2. Dès réception d'une telle désignation, et de demandes d'autorisations d'exploitation adressées par les entreprises de transport aérien désignées, sous la forme et à la manière prescrites pour les autorisations d'exploitation et permissions techniques, chaque Partie contractante, sous réserve des paragraphes 3 et 4, accordera les autorisations et les permis appropriés dans un délai de procédure minimal, pour autant que :

- (a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Royaume de Belgique :
 - i) le transporteur aérien est établi sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu des traités de l'UE et possède une licence d'exploitation d'un État membre, valable conformément au droit de l'Union européenne ; et
 - ii) un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien désigné soit exercé et maintenu par l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ; et
 - iii) le transporteur aérien ait son siège social principal sur le territoire de l'État membre qui lui a délivré une licence d'exploitation valable ; et
 - iv) le transporteur aérien appartienne, directement ou par le biais d'une participation majoritaire et par un contrôle effectif, à des États membres et/ou à des ressortissants d'États membres et/ou à la République d'Islande, à la Principauté de Liechtenstein, au Royaume de Norvège ou à la Confédération suisse et/ou à des ressortissants de ces États ; ou
- (b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par l'Australie :
 - (i) l'Australie assure et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien ; et
 - (ii) le transporteur aérien soit constitué et ait son principal établissement sur le territoire de l'Australie ; et
 - (iii) le transporteur aérien soit établi sur le territoire de l'Australie et ait une licence d'entreprise de transport aérien australienne.

3. Chaque Partie contractante peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permissions techniques accordées à un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante, lorsque :

(a) (A) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Royaume de Belgique :

- (i) le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu des traités de l'UE et ne possède pas de licence d'exploitation d'un État membre, valable conformément au droit de l'Union européenne ; ou
- (ii) un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien désigné n'est pas exercé ou n'est pas maintenu par l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ; ou
- (iii) le transporteur n'a pas son siège social principal sur le territoire de l'État membre qui lui a délivré sa licence d'exploitation ; ou
- (iv) le transporteur aérien n'appartient pas, directement ou par le biais d'une participation majoritaire, ou par un contrôle effectif, à des États membres et/ou des ressortissants d'États membres et/ou à la République d'Islande, à la Principauté de Liechtenstein, au Royaume de Norvège ou à la Confédération suisse et/ou à des ressortissants de ces États ; ou
- (v) le transporteur aérien bénéficie déjà d'une autorisation d'exploitation en vertu d'un accord bilatéral entre l'Australie et un autre État membre, et que l'Australie démontre qu'en exerçant ses droits de trafic résultant du présent Accord sur une liaison qui comprend un point situé dans cet autre État membre, le transporteur aérien contournerait les restrictions en matière de droits de trafic de la troisième, quatrième ou cinquième liberté, imposées par cet autre accord ; ou
- (vi) le transporteur aérien est titulaire d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre avec lequel l'Australie n'a pas conclu d'accord bilatéral relatif à des services aériens, et le transporteur aérien désigné par l'Australie peut démontrer que les droits de trafic nécessaires pour assurer le service proposé ne sont pas accordés, à titre de réciprocité, au(x) transporteur(s) désigné(s) de l'Australie ;

(B) dans le cas d'un transporteur aérien désignée par l'Australie :

- (i) l'Australie n'assure pas un contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien ; ou
- (ii) le transporteur n'est pas constitué en société et n'a pas son siège social en Australie, ou
- (iii) le transporteur n'est pas établi sur le territoire de l'Australie et n'a pas de licence d'entreprise de transport aérien australienne.

(b) que le transporteur aérien a enfreint les dispositions législatives et réglementaires de la Partie contractante, lui accordant ces droits ;

(c) que le transporteur aérien, sinon, n'a pas exploité les services convenus conformément aux conditions énoncées dans le présent Accord ; ou

(d) que l'autre Partie contractante n'a pas respecté ou appliqué les normes de sécurité et de sûreté conformément aux articles 6 et 7 du présent Accord.

4. Lorsque l'Australie fait valoir ses droits au titre du paragraphe 3, sans préjudice des droits qui lui sont conférés en vertu du point 3(a)(A) (v) et (vi) du présent article, elle n'opèrera pas de discriminations fondées sur la nationalité entre les transporteurs aériens des États membres.

5. Sans préjudice des dispositions des Articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation) et à moins qu'il ne soit indispensable de révoquer, suspendre ou restreindre immédiatement les conditions visées dans le présent article pour empêcher d'autres infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 3 du présent article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 17 du présent Accord.

ARTICLE 3

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en vue de l'exploitation de services de transport aérien international par les entreprises de transport aérien désignées respectives de l'autre Partie contractante :

- (a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- (b) le droit d'effectuer, sur son territoire, des escales à des fins non commerciales ;
- (c) les droits, pour les entreprises de transport aérien désignées, d'exploiter des services sur la route spécifiée dans l'Annexe 1 et de faire des escales sur son territoire afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, du fret et du courrier séparément ou conjointement, ci-après dénommés les « services convenus » ; et
- (d) les autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes qui sont autres que les entreprises de transport aérien désignées seront assurées de pouvoir bénéficier des droits spécifiés dans les points 1(a) et (b) précités.

3. Aucune disposition dans le présent article ne peut être considérée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée ou aux entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer ou de débarquer des passagers, leurs bagages, du fret ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, entre différents points du territoire de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 4

Application des lois

1. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'une des Parties contractantes, ainsi que de la sortie de celui-ci, les lois, règlements et règles concernant l'exploitation et la navigation d'aéronefs doivent être observés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.
2. Les dispositions législatives et réglementaires régissant sur le territoire de l'une des Parties contractantes l'entrée et la sortie des passagers, équipages, fret et aéronefs (y compris les règlements applicables à l'entrée, le passage en douane, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, l'information préalable sur les voyageurs, la douane et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) doivent s'appliquer aux passagers, équipages ou fret susmentionnés transportés par des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.
3. Aucune des Parties contractantes n'accordera, à sa propre entreprise de transport aérien ou à une autre entreprise de transport aérien, une préférence dont ne bénéficierait pas une entreprise désignée de l'autre Partie contractante qui est engagée dans des services de transport aérien analogue en matière d'entrée, d'autorisation, de sûreté de l'aviation, d'immigration, de passeports, d'information préalable sur les voyageurs, de douane, de quarantaine, de poste ou autres.
4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une ou de l'autre Partie et demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à cette fin peuvent être soumis à des contrôles pour des raisons de sûreté de l'aviation, de trafic de stupéfiants, d'immigration ou de circonstances exceptionnelles où un tel contrôle s'impose en vertu de la loi et des réglementations de la Partie concernée et en fonction de circonstances particulières.
5. Les bagages et le fret en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

ARTICLE 5

Reconnaissance des certificats

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des Parties contractantes, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, la législation et réglementation de l'Union européenne, et qui sont toujours en cours de validité, sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à condition que lesdits certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés selon des normes équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention.
2. Si les privilèges ou conditions des certificats ou licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus, permettent une dérogation aux normes minimales établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'OACI, l'autre Partie contractante peut demander des consultations entre les autorités aéronautiques, conformément à l'article 17 du présent Accord, afin de clarifier la pratique en question.
3. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire ou d'atterrissages sur son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou relatifs à leur aéronef enregistré par l'autre Partie contractante.

ARTICLE 6

Sécurité

1. Les Parties contractantes peuvent demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs et d'exploitation d'aéronefs. De telles consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

2. Si, à la suite de telles consultations, l'une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité, dans l'un de ces domaines, qui soient au moins égales aux normes minimales 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 alors les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette 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, constituera un fondement pour l'application de l'article 2 du présent Accord (Désignation, autorisation et révocation).

3. Les paragraphes 4 à 7 du présent article complètent les paragraphes 1 à 2 du présent article et les obligations des Parties contractantes visées à l'article 33 de la Convention.

4. En vertu de l'article 16 de la Convention, il est de plus convenu que tout aéronef exploité par une ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties Contractantes, ou faisant l'objet d'un contrat de leasing avec une ou plusieurs de ces entreprises de transport aérien, que ce soit en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante, peut faire l'objet d'une inspection à bord ou à l'extérieur de l'aéronef lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante. L'examen a pour but de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (appelée dans le présent article « inspection sur l'aire de trafic »), à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable.

5. 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'adoption et la mise en œuvre effectives 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.

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

7. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante immédiatement, 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 par tout autre moyen, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation.

8. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les paragraphes 2 et 7 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

9. Si le Royaume de Belgique a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'Australie, en vertu des articles 5 et 6, s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'exercice ou le maintien de normes de sécurité par cet autre État membre et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation dudit transporteur aérien.

ARTICLE 7

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger la sûreté de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, à celles de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, à celles de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, à celles du Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile, signé à Montréal le 24 février 1988, et à celles de tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation et qui lie les deux Parties Contractantes.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'OACI 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 ou, dans le cas du Royaume de Belgique, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur le territoire où s'appliquent les traités de l'Union européenne et ont une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, agissent en conformité avec lesdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Chaque Partie contractante informera l'autre Partie contractante de toute différence entre sa réglementation et ses pratiques nationales et les normes de sûreté de l'aviation figurant aux Annexes. L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations afin de discuter sur ces différences éventuelles.
4. Ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3, requises par l'autre Partie contractante pour l'entrée, le séjour sur son territoire ainsi que pour le départ de son territoire. Chaque partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, pour inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages en soute, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante prendra en considération dans un esprit positif toute demande de la part

de l'autre Partie contractante pour que soient prises des mesures de sûreté raisonnables, destinées à contrer une menace particulière.

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

6. Chaque Partie contractante a le droit, dans les soixante (60) jours suivant la notification (ou une période plus courte dont conviendraient les autorités aéronautiques), de demander à ses autorités aéronautiques de procéder, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à une évaluation des mesures de sûreté qui sont appliquées ou prévues par les exploitants d'aéronefs à l'égard des vols provenant ou à destination du territoire de la première Partie contractante. Les dispositions administratives pour réaliser de telles évaluations seront établies de commun accord par les autorités aéronautiques et implémentées sans délai en vue d'assurer que ces évaluations soient réalisées promptement.

7. Si la Partie contractante a de bonnes raisons de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates. Ces consultations commenceront dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet de l'une ou de l'autre Partie contractante. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de quinze (15) jours à compter de l'ouverture des consultations, ou après tout autre délai pouvant avoir été convenu préalablement entre les Parties contractantes, peut constituer un motif de retrait, de révocation, de suspension ou de restriction, assortie de conditions, des autorisations de la ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante. Si l'urgence le justifie, ou s'il s'agit d'empêcher de nouvelles infractions aux dispositions du présent Article, la première Partie contractante peut prendre à tout moment des mesures provisoires. Toute action prise en vertu du présent paragraphe sera suspendue dès la mise en conformité de l'autre Partie contractante avec les dispositions du présent article en matière de sûreté.

ARTICLE 8

Redevances d'usage

1. Chaque Partie contractante met tout en œuvre pour encourager ceux qui sont responsables pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, à ne prélever des redevances auprès de la ou des entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante que si celles-ci sont raisonnables, non discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs.

2. Des redevances raisonnables répercutent, sans l'excéder, le coût total supporté par les autorités compétentes pour la mise à disposition des infrastructures et des services. Ces redevances peuvent inclure un rendement raisonnable de l'actif après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur une base efficace et économique. Pour que les redevances soient non discriminatoires, elles doivent être prélevées auprès des entreprises de transport aérien étrangères selon un taux qui n'est pas supérieur à celui imposé aux propres entreprises de transport aérien des Parties contractantes qui assurent des services internationaux analogues.

3. Les Parties contractantes invitent les autorités compétentes et les entreprises de transport aérien à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen complet du bien-fondé, de la justification et de la répartition des redevances conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

4. L'augmentation du coût ou la création de nouvelles redevances ne sera possible qu'après consultation entre les autorités compétentes et les entreprises de transport aérien. Les entreprises de transport aérien devront être informées avec un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

ARTICLE 9

Statistiques

1. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander à toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de fournir les données statistiques disponibles, relatives au transport effectué par celle-ci ou des services assurés en vertu du présent Accord.
2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes décident de la nature des données statistiques que les entreprises de transport aérien doivent fournir en vertu du paragraphe susmentionné, et ces demandes sont effectuées sur une base non discriminatoire.

ARTICLE 10

Droits de douane et autres redevances

1. Les aéronefs exploités pour le transport aérien international par les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes sont exemptés des restrictions à l'importation, de droits de douane, de taxes d'accise et d'autres droits et redevances similaires imposées par les autorités nationales. Les pièces de rechange, l'équipement de bord normal et les autres articles destinés à être utilisés uniquement en rapport avec les opérations ou pour les réparations, la maintenance et le service de ces aéronefs, en sont également exemptés, pour autant que ces équipements et articles soient destinés à l'utilisation à bord d'un aéronef et soient réexportés.
2. (a) Sous réserve à chaque fois qu'ils soient destinés à être utilisés à bord d'un aéronef, par l'entreprise de transport aérien concernée, en vue de l'établissement ou du maintien de services de transport aérien internationaux, les articles suivants sont exemptés de restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, taxes sur les biens et services, ainsi que droits et redevances similaires imposés par les autorités nationales, qu'ils soient introduits sur le territoire de l'une des Parties contractante par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante ou fournis à une entreprise de transport aérien de l'une des Parties sur le territoire de l'autre :
 - (i) les provisions de bord (comprenant, mais sans y être limités, des articles tels que les produits alimentaires, boissons et produits destinés à la vente aux passagers ou à l'utilisation par les passagers pendant le vol) ;
 - (ii) les carburants, lubrifiants (y compris les fluides hydrauliques) et produits consommables à usage technique ; et
 - (iii) les pièces de rechange y compris les moteurs.
- (b) Ces exemptions s'appliqueront également aux articles utilisés durant n'importe quelle partie d'un voyage effectué au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante dans l'aéronef à bord duquel ils ont été embarqués.
3. Les exemptions visées par le présent article ne s'appliqueront pas aux redevances basées sur le coût des services fournis aux entreprises de transport aérien d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre.
4. L'équipement normal embarqué, ainsi que les pièces de rechange (y compris les moteurs), les fournitures en carburants et huiles lubrifiantes (y compris les fluides hydrauliques) et les lubrifiants et les autres articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article détenus à bord de l'aéronef exploité par l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Les provisions de bord destinées à être utilisées pour les services des entreprises de transport aérien peuvent toujours être débarquées. L'équipement et les

fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article peuvent être placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités appropriées jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux lois et procédures douanières de cette Partie contractante.

5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des objets spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, et ce pour autant que l'autre ou les autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie contractante.

6. Les bagages et le fret en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

ARTICLE 11

Tarifs

1. Chaque Partie contractante permet, à chaque entreprise de transport aérien désignée, de fixer librement les tarifs liés au transport de passagers et de leurs bagages, ainsi que du fret.
2. Sauf disposition contraire requise par les lois et réglementations nationales, les tarifs fixés par les entreprises de transport aérien ne doivent pas être déposés auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 12

Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus conformément au présent Accord.
2. Dans le cadre de l'exploitation des services convenus, la capacité qui peut être accordée par les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes sera celle qui aura été décidée entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes avant le début de l'exploitation de ces services par les entreprises de transport aérien concernées, et occasionnellement par la suite.
3. Les entreprises de transport aérien désignées soumettront pour approbation, au plus tard trente-cinq jours (35) avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation et leurs modifications subséquentes aux autorités aéronautiques de chaque Partie contractante conformément à la législation et à la réglementation de chacune des Parties contractantes. Ces programmes d'exploitation pourraient notamment comporter le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires.

ARTICLE 13

Opportunités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, les droits suivants :

- (a) le droit d'établir des bureaux, y compris des bureaux hors ligne, destinés à la promotion, à la vente et à la gestion de services de transport aérien ;
- (b) le droit de procéder à la vente et au marketing de titres de transport aérien à toute personne, soit directement, soit à son gré par le biais de ses agents ou intermédiaires en utilisant ses propres documents de transport ; et
- (c) le droit de faire appel aux services et au personnel de toute organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante peuvent faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante le personnel administratif, commercial, technique, opérationnel et autres agents spécialisés raisonnablement nécessaires en vue de fournir les prestations de transport aérien. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie contractante accordera, avec le minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au présent paragraphe.

3. Les entreprises de transport aérien désignées ont le droit de vendre des titres de transport et quiconque peut les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir en toute devise librement convertible et de transférer ses recettes à partir du territoire de l'autre Partie contractante. Sous réserve de la législation nationale, des règlements et de la politique de l'autre Partie, la conversion et le transfert de fonds acquis dans l'exercice ordinaire de leurs opérations seront autorisés aux taux de change pratiqués au moment de la présentation de la demande de transfert ou de conversion et ne sont soumis à aucun frais sauf ceux qui portent sur les commissions normales prévues pour de telles transactions.

4. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit de payer à leur gré les dépenses faites sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris pour l'achat de combustible, au choix en monnaie locale ou en monnaies librement convertibles dans la mesure permise par la réglementation des changes en vigueur dans le pays.

5. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante ont le droit d'effectuer des services de transport aérien international en utilisant des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués à n'importe quelle entreprise de transport aérien, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à l'unique condition que l'aéronef et l'équipage obéissent aux normes et critères standards d'exploitation et de sécurité.

ARTICLE 14

Assistance en escale et créneaux horaires

1. Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, du droit de l'Union 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 les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Dans les cas où les lois et règlements applicables 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 entreprises 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.

2. Les Parties contractantes reconnaissent que pour donner effet aux droits et privilèges énoncés dans le présent Accord, les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes doivent avoir la possibilité d'accéder aux aéroports sur le territoire de l'autre Partie contractante sur une base non discriminatoire.

3. En ce qui concerne l'attribution et l'octroi de créneaux horaires aux entreprises de transport aérien désignées dans leurs aéroports nationaux, chaque Partie contractante :

- (a) conformément aux règles locales d'attribution des créneaux horaires, procédures et pratiques en vigueur ou autres autorisations, s'assurera que les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie :
 - (i) ont des possibilités justes et équitables d'obtenir des créneaux horaires ; et
 - (ii) ne sont pas moins bien traitées que n'importe quelle autre entreprise de transport aérien dans l'obtention des créneaux horaires ; et
- (b) s'assurera que dans le cas d'accord ou procédure ou pratique qui est soit établi avec un tiers par rapport à l'octroi de créneaux aux entreprises de transport aérien de cette autre Partie, soit autrement permis pour une ou des entreprises de transport aérien internationales étrangères, de telles possibilités sont étendues aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

4. Les termes du paragraphe 3 du présent article seront régis par les dispositions législatives ou réglementaires introduites par l'une des Parties contractantes ou, dans le cas du Royaume de Belgique, conformément à la loi européenne pour l'attribution de créneaux horaires sur leurs aéroports nationaux.

ARTICLE 15**Services intermodaux**

Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties ont l'autorisation d'utiliser, en liaison avec le transport aérien international qu'elles assurent, tout moyen de transport terrestre à partir ou à destination de n'importe quel point des territoires des Parties contractantes ou de pays tiers. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'effectuer eux-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris en partage de code, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur sur le territoire de la Partie contractante concernée. Ces services intermodaux peuvent être proposés comme liaisons directes et à un prix unique pour la combinaison du transport aérien et du transport terrestre, à condition que les passagers et les affréteurs soient informés des opérateurs prenant part à ce transport.

ARTICLE 16

Application des lois relatives à la concurrence

1. Les lois en matière de concurrence de chacune des Parties contractantes, en ce y compris, dans le cas du Royaume de Belgique, les lois et réglementations européennes, ainsi que leurs modifications successives, s'appliquent aux activités des entreprises de transport aérien sous la juridiction des Parties contractantes respectives, sur une base non discriminatoire.

2. Sans limiter l'application des lois sur la concurrence et de la protection des consommateurs de l'une ou l'autre Partie contractante, lorsque les autorités aéronautiques d'une Partie contractante considèrent que les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre partie contractante sont victimes de discrimination ou de pratiques déloyales sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante, ces entreprises de transport aérien peuvent en informer les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Des consultations entre les autorités aéronautiques auront lieu conformément à l'article 17 du présent Accord, sauf si la première Partie est satisfaite de la résolution du problème dans l'intervalle.

3. Nonobstant le contenu des paragraphes 1 et 2 susmentionnés, le présent article n'empêche pas les entreprises de transport aérien ou les autorités concernées par la concurrence de chacune des Parties contractantes d'entreprendre une action unilatérale.

ARTICLE 17

Consultations

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations sur l'implémentation, l'application, l'interprétation ou l'amendement du présent Accord.
2. Sous réserve des articles 2 (Désignation, autorisation et révocation), 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation) du présent Accord, ces consultations, soit par discussion, soit par correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours après la date de réception d'une telle demande, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

ARTICLE 18

Amendement de l'Accord

1. Le présent accord peut être amendé ou révisé, après que les deux Parties contractantes en auront convenu par écrit.
2. Si une convention multilatérale de caractère général, concernant le transport aérien et liant les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément à l'article 17 du présent Accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.
3. Tout amendement ou révision convenu à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.

ARTICLE 19

Règlement des différends

1. Si un différend naît au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, à l'exception de tout différend concernant l'application des lois nationales en matière de concurrence, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de le régler d'abord par voie de négociations.
2. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord, le différend sera réglé par voie de négociations entre les Parties Contractantes.
3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de le soumettre, aux fins d'avis ou de décision, à une personne ou organisme ou, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, le différend peut être soumis, pour règlement, à un tribunal composé de trois arbitres.
4. Dans les trente (30) jours à compter de la date de réception par chaque Partie contractante d'une note par voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal, chaque Partie contractante nommera un arbitre. Dans les trente (30) jours à compter de la date de désignation du dernier arbitre, les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un État tiers. Si dans les trente (30) jours à compter de la date de désignation par une Partie contractante de son arbitre, l'autre Partie contractante n'a pas désigné le sien, ou si dans les trente (30) jours à compter de la désignation du second arbitre, les deux arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation du président, chaque Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'OACI de désigner un ou des arbitres selon le cas. Si le Président du Conseil est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président le plus ancien dans ses fonctions et qui n'est pas récusé pour une raison identique, est chargé de la désignation.
5. À moins que les Parties contractantes n'en aient convenu ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante déposera un mémoire dans un délai de trente (30) jours à compter de la date où le tribunal aura été pleinement constitué. Les répliques devront être déposées trente (30) jours plus tard. À la demande de l'une des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les trente (30) jours suivant la date obligatoire du dépôt des répliques.
6. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, après le dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal sera prise à la majorité.
7. Chaque Partie contractante pourra présenter une demande d'éclaircissement de la sentence dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception, et les éclaircissements seront fournis dans les quinze (15) jours suivant la demande à cet effet.

8. La sentence du tribunal d'arbitrage sera définitive et aura force exécutoire pour les Parties contractantes en ce qui concerne le différend.

9. Les frais d'arbitrage en vertu du présent article seront partagés à parts égales entre les Parties contractantes.

10. Si et tant que l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une sentence rendue aux termes du paragraphe 8 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer les droits et privilèges de la Partie contractante en défaut, qui avaient été octroyés en vertu du présent Accord.

ARTICLE 20

Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'OACI. Le présent Accord cessera de produire ses effets à minuit (au lieu de la réception de l'autre Partie contractante) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification de l'autre Partie contractante, à moins que la notification n'ait été retirée de commun accord par les Parties contractantes avant la fin de cette période.
2. Faute de l'accusé de réception d'un préavis de l'autre Partie contractante, ladite notification est considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'OACI a accusé réception de ladite notification.

ARTICLE 21**Enregistrement auprès de l'OACI**

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'OACI.

ARTICLE 22**Entrée en vigueur**

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées mutuellement par écrit par la voie diplomatique que les exigences juridiques respectives permettant son entrée en vigueur sont satisfaites.

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

FAIT à Camberra, le 23 novembre 2012 en langue anglaise.

ANNEXE 1

Section 1

TABLEAU DES ROUTES

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'exploiter des services aériens internationaux entre des points situés sur les routes suivantes :

Route pour les entreprises de transport aérien du Royaume de Belgique :

<u>Points dans le Royaume de Belgique</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Points en Australie</u>	<u>Points au-delà</u>
Points au choix	Points au choix	Points au choix	Points au choix

Route pour les entreprises de transport aérien d'Australie :

<u>Points en Australie</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Points dans le Royaume de Belgique</u>	<u>Points au-delà</u>
Points au choix	Points au choix	Points au choix	Points au choix

Remarques :

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante peuvent, à leur convenance, omettre un ou plusieurs points sur toutes les routes susmentionnées à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien.
2. Les droits de trafic qui peuvent être exercés par les entreprises de transport aérien désignées sur les points intermédiaires et les points au-delà des routes susmentionnées seront déterminés conjointement entre les autorités aéronautiques selon les nécessités.
3. Entre les points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ne peuvent exercer que des droits dits de « stopover ».

Section 2

FLEXIBILITÉ OPÉRATIONNELLE

Sous réserve de la section 1 de la présente annexe, les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes peuvent sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à leur gré :

- (a) fournir des services dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
- (b) combiner différents numéros de vol sur un même service ;
- (c) transférer, à importe quel point de la route, des passagers et leurs bagages, du fret et du courrier de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs,

sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter des passagers et leurs bagages, du fret et du courrier postal autorisés par ailleurs en vertu du présent Accord.

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante ont le droit de conclure des accords de partage de code, d'achat de sièges et d'autres coopérations en matière de commercialisation avec d'autres entreprises de transport aérien. Les limites dans lesquelles les entreprises de transport aérien désignées peuvent conclure des accords de partage de code, d'achat de sièges et d'autres coopérations en matière de commercialisation avec d'autres entreprises de transport aérien sera décidée entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Section 3

CHANGEMENT DE CAPACITÉ

Sur tout tronçon des routes décrites dans la section 1 de la présente annexe, chacune des entreprises de transport aérien désignées aura le droit d'exploiter des services de transport aérien international, y compris en partage de code avec d'autres entreprises de transport aérien, sans aucune limitation quant au changement, en un point quelconque de la route, du type ou du nombre d'aéronefs utilisés.