Vlaamse Regering

61803/3

Voorontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Benin betreffende het luchtvervoer, ondertekend te _____ op _____.

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

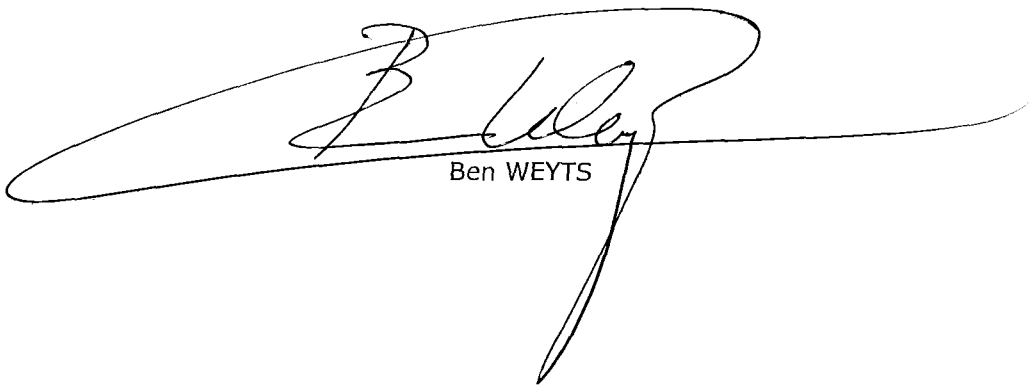
Art. 2. De overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije betreffende het luchtvervoer, ondertekend te Brussel op 27 februari 2017, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn,



Ben WEYTS

ONTWERP VAN

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Samenvatting

Bilaterale luchtvaartakkoorden omvatten de beginselen van de opsomming van de uitgewisselde vrijheden, de aanwijzing van de luchtvervoerders, de capaciteit van de ingezette vervoersmiddelen, de reiswegen en landingspunten, de tarievenregeling en de beveiliging van de vluchten.

Dit ontwerp van instemmingsdecreet kadert in de strategische doelstelling "Vlaanderen onderhoudt goede relaties met buitenlandse overheden" uit de beleidsnota Buitenlands Beleid, Internationaal Ondernemen en Ontwikkelingssamenwerking.

2. Situering

Algemeen

Ondanks zijn symboolwaarde van ongebondenheid is het luchtruim staatkundig slechts in dezelfde mate vrij als de zee. In de territoriale nabijheid en boven het grondgebied van een Staat geldt diens recht van soevereiniteit, waarbij er slechts vrije toegang is voor de luchtvaartuigen van de eigen nationaliteit.

Op deze algemene en principiële onvrijheid kunnen uitzonderingen gemaakt worden door expliciete afwijkingen die naar hun voorwerp als de vijf vrijheden van de lucht werden onderscheiden. Deze vrijheden behelzen het recht van overvliegen, het recht van niet-commerciële landing en de rechten van respectievelijk aan en van boord brengen en doorvoeren van commerciële lading nl. passagiers en hun bagage, vracht en post.

De conventie van Chicago van 7 december 1944 kwam tegemoet aan de behoefte aan internationale standaarden en afspraken voor een veilige en ordelijke ontwikkeling van het luchtverkeer. Deze conventie bepaalde onder meer dat er geen geregelde internationale luchtdiensten mogen worden geëxploiteerd over of tot in het grondgebied van één van de verdragsluitende Staten, tenzij met de bijzondere toestemming of vergunning van die Staat. Sindsdien werden er bilaterale luchtvaartakkoorden gesloten om die toestemming te regelen. Het luchtvaartakkoord tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten geldt als basismodel. België heeft een 100-tal dergelijke luchtvaartakkoorden afgesloten.

Intussen werden er bevoegdheden op vlak van luchtvaart overgeheveld naar het Europese niveau. De zogenaamde 'open skies' arresten van 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Unie veroordeelden onder meer België omdat haar bilaterale luchtvaartakkoorden vier bepalingen bevatten die niet conform het EU-recht waren. De bestaande bilaterale akkoorden dienden dus opnieuw onderhandeld te worden.

In 1969 werd een bilateraal luchtvaartakkoord afgesloten tussen België en Algerije. Ten gevolge van een verschil in interpretatie van het akkoord uit 1969, ondervonden luchtvaartmaatschappijen allerhande administratieve problemen. Om die reden richtte België in 2010 een verzoek aan Algerije om een nieuw bilateraal luchtvaartakkoord tussen beide landen af te sluiten. Algerije ging uiteindelijk akkoord om onderhandelingen op te starten in 2013.

Vlaamse bevoegdheden

Deze bilaterale luchtvaartakkoorden bevatten enerzijds bepalingen die betrekking hebben op materies waarvoor de gewesten adviesbevoegdheid hebben: verkeersrechten (art. 6, §3, 6° BWHI) en beveiliging van de luchtvaart (art. 6, §4, 4° BWHI).

Anderzijds zijn er bepalingen die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden.

Artikel 10 'gebruikersvergoedingen' stelt dat luchthavenvergoedingen niet hoger mogen zijn dan deze voor nationale transportmaatschappijen. Deze materie wordt binnen het Vlaams Gewest door de ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 en 13 maart 2009 geregeld.

Artikel 11 'grondafhandeling' bevat een verbod op discriminatie. In het Vlaamse Gewest wordt de bevoegdheid tot grondafhandeling geregeld door het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens. Dit besluit is een omzetting van de Europese richtlijn 96/67/EG.

Bovenstaande bepalingen hebben direct of indirect betrekking op de bevoegdheden van de gewesten, in het bijzonder deze vermeld in art. 6, §1, X, 7° BWHI (*'de uitrusting en uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal'*).

3. Inhoud

Het luchtvaartakkoord bestaat uit de tekst van het akkoord zelf – het juridische kader – en een memorandum van overeenstemming (operationeel). Deze akkoorden bestaan grotendeels uit standaardbepalingen van de conventie van Chicago en van de EU.

Het akkoord en zijn uitvoeringsbepalingen voorzien in alle exploitatiemogelijkheden die de luchtvaartmaatschappijen van beide landen wensen, zowel op het gebied van het aantal vluchten per week als op het gebied van de uitgewisselde rechten.

4. Procedureverloop

4.1. Gemengd karakter en ondertekening

Sinds eind 2007 worden de bilaterale luchtvaartakkoorden die onderhandeld worden door ons land aan het eind van de onderhandelingen wel nog geparafeerd op administratief niveau, maar niet langer ondertekend. Het uitblijven daarvan, was het gevolg van uiteenlopende zienswijzen over het karakter van de bilaterale luchtvaartakkoorden (al dan niet gemengd) en de te volgen procedure met het oog op ondertekening.

Tijdens zijn vergadering van 15 februari 2017 stemde de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB) ermee in dat een aantal geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden namens het Koninkrijk België getekend worden met enkele ondertekening door de federale overheid, met dien verstande dat deze akkoorden, na ondertekening zullen beschouwd worden als gemengde verdragen.

De Werkgroep gemengde verdragen (WGV), adviesorgaan van ICBB, nam op 16 februari 2017 akte van de beslissing van de ICBB om de voorliggende akkoorden als gemengd te beschouwen. Zowel de federale overheid als de gewesten worden respectievelijk bevoegd geacht. De werkgroep besliste dat de ondertekening zal gebeuren volgens formule 5. Dat wil zeggen één ondertekening, door een federale, gewest- of gemeenschapsminister, of een andere gemachtigde, met volmachten van alle betrokken overheden, enkel in naam van het Koninkrijk België en zonder verklaring bij de ondertekening.

4.2. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

(p.m.)

4.3. Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

(p.m.)

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

In artikel 1 worden enkele definities weergegeven.

Overeenkomstig artikel 2 verlenen de partijen elkaar de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

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

Artikel 3 betreft de aanwijzing voor het exploiteren van diensten. De bevoegde instanties van de ene partij verlenen de passende vergunningen aan een luchtvaartmaatschappij van de andere partij. Elke luchtvaartmaatschappij moet beantwoorden aan de voorwaarden vastgelegd in de wetten en regels die normaal toegepast worden door de bevoegde overheid (artikel 4). In bepaalde gevallen kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken (artikel 5).

Luchtvaartmaatschappijen moeten de toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven (artikel 6).

Artikel 7 behandelt de bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen. Artikelen 8 en 9 betreffen de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart. De partijen beschermen de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen. Deze verplichting maakt integraal deel uit van de overeenkomst.

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn (artikel 10). De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht hun grondafhandeling te regelen en, samen te werken met andere transportdiensten (artikel 11).

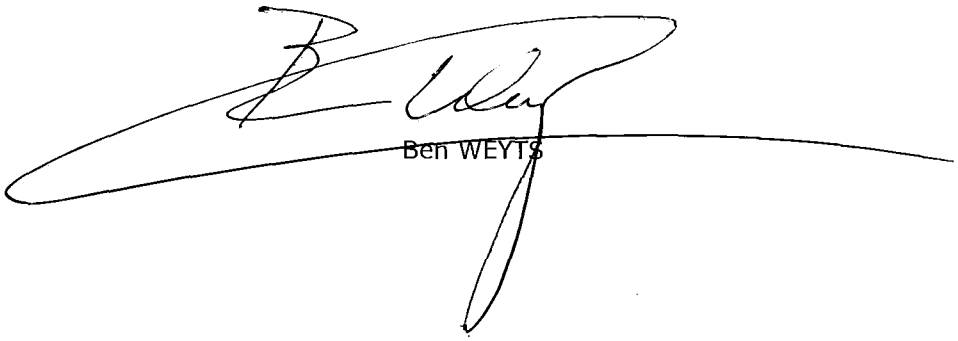
De overige artikelen betreffen de douane en accijnzen (artikel 12), de capaciteit (artikel 13), de verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes (artikel 14), de tarieven (artikel 15), handelsactiviteiten (artikel 16), het personeel (artikel 17) en het overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven (artikel 18).

Tot slot bevat de overeenkomst een aantal algemene slotbepalingen inzake de uitwisseling van informatie (artikel 19), onderling overleg (artikel 20), regeling van geschillen (artikel 21), wijzigingen (artikel 22), beëindiging (artikel 23) en registratie (artikel 24) van de overeenkomst en de inwerkingtreding (artikel 25).

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn,



Ben WEYTS

OVEREENKOMST

TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE DEMOCRATISCHE VOLKSREPUBLIEK ALGERIJE

BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER

OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE REGERING VAN DE DEMOCRATISCHE VOLKSREPUBLIEK ALGERIJE
BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË, enerzijds,

en

DE REGERING VAN DE DEMOCRATISCHE VOLKSREPUBLIEK ALGERIJE, anderzijds,

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

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

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

Zijn overeengekomen als volgt:

ARTIKEL 1

Definities

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij de context anders vereist:

a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op zeven december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke bijlage die krachtens Artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de bijlagen of van het Verdrag krachtens de Artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die bijlagen en wijzigingen uitwerking hebben voor beide Overeenkomstsluitende Partijen of door hen werden bekrachtigd;

b) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst, haar Bijlage, en elke wijziging die er kan worden in aangebracht;

c) de uitdrukking "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor Algerije, het "Ministère des Transports, Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie" of, in beide gevallen, iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;

d) de uitdrukkingen "Grondgebied", "Luchtdienst", "Internationale Luchtdienst", "Luchtvaartmaatschappij" en "Niet-Commerciële Landing " hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

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

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

g) de uitdrukking "Tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht alsook de voorwaarden die erop van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, maar met uitsluiting van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;

h) de uitdrukking "Verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route, luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan deze gebruikt op een ander deel van de route worden ingezet;

i) de uitdrukkingen "Boorduitrustingsstukken, gronduitrusting, boordproviand, reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag;

j) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar onderdanen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de onderdanen van de Lidstaten van de Europese Unie;

k) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België werden aangewezen;

l) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar de "Verdragen van de EU" dienen te worden verstaan als de verwijzingen naar het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

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

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

   b) om op haar grondgebied te landen voor niet-commerciële doeleinden;

   c) om op haar grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal vervoer, afzonderlijk of gecombineerd.

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

ARTIKEL 3

Aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen

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

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

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van de diensten

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

   I. in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:

      1. de aangewezen luchtvaartmaatschappij op grond van de verdragen betreffende de Europese Unie op Belgisch grondgebied is gevestigd en beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Europese Unie; en
      2. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van haar bewijs luchtvaartexploitant en dat de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing;

   II. in het geval van een door Algerije aangewezen luchtvaartmaatschappij:

      1. de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van Algerije en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht dat in Algerije van toepassing is, beschikt en;
      2. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door Algerije.

2. Na ontvangst van deze vergunningen mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten aanvangen, mits de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en voor zover tarieven volgens het bepaalde in Artikel 15 van deze Overeenkomst worden vastgesteld en de diensten met luchtvaartuigen, die ten minste conform de bepalingen van de Bijlage 16, boekdeel 1, tweede deel, hoofdstuk III (derde editie, juli 1993) van het Verdrag zijn, worden uitgevoerd.

ARTIKEL 5

Intrekking of opschorting van
de vergunning voor de exploitatie van de diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 van deze Overeenkomst vermelde vergunningen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, deze in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden:

   a) indien de betrokken maatschappijen niet kunnen aantonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;

   b) indien de betrokken maatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;

   c) indien de betrokken maatschappijen de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij niet naleven;

   d) I. in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:

      1. indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet krachtens de verdragen betreffende de Europese Unie op het grondgebied van België is gevestigd, of niet over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Europese Unie beschikt; of

      2. indien er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van haar bewijs luchtvaartexploitant of indien de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is geïdentificeerd;

   II. in het geval van een door Algerije aangewezen luchtvaartmaatschappij:

      1. indien de luchtvaartmaatschappij niet is gevestigd op het grondgebied van Algerije of geen geldige exploitatievergunning bezit overeenkomstig het recht dat in Algerije van toepassing is; of
      2. indien Algerije geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitoefent.

2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig Artikel 20 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

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

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

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

   Deze bepaling zal niet van toepassing zijn wanneer de passagier op doorreis is naar een bestemming gelegen in een Staat, die Partij is bij de Overeenkomst ter uitvoering van het Akkoord van Schengen van 14 juni 1985.

3 Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen maatschappijen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 7

Bewijzen en vergunningen

1. De bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard conform de wetgeving en de reglementering van een van de Overeenkomstsluitende partijen, en voor wat betreft het Koninkrijk België, met inbegrip van de wetgeving en reglementering van de Europese Unie, en die nog steeds geldig zijn, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend met het oog op de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten, op voorwaarde dat de genoemde bewijzen of vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens gelijkwaardige of strengere normen dan de minimumnormen die krachtens het Verdrag van Chicago werden vastgelegd.

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

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen, en indien deze afwijking aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie werd betekend, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 20 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 8

Veiligheid van de luchtvaart

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangenomen veiligheidsnormen in gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan. Dit overleg zal plaatsvinden binnen 30 dagen na dat verzoek.

2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, ontdekt dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor een van deze domeinen, de veiligheidsnormen, die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago 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 adequate maatregelen tot verbetering. Indien deze andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 14 dagen of binnen een eventueel langere overeengekomen periode adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, opschorting of wijziging van de exploitatievergunningen).

3. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of krachtens een huur- of bevrachtingscontract, voor rekening van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten van of naar het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van deze andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel "platforminspectie" genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.

4. Indien een 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 van Chicago vastgestelde minimumnormen, of

   b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,

staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie uitvoert, vrij door de toepassing van Artikel 33 van het Verdrag van Chicago, 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 van Chicago vastgestelde minimumnormen.

5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig, uitgebaat door of voor rekening van een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij, met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 5 hierboven door de vertegenwoordiger van deze luchtvaartmaatschappij wordt geweigerd, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat er ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 6 hierboven bestaat, en mag zij de in dat lid vermelde conclusies te trekken.

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

7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met lid 4 en lid 8 hierboven wordt opgeheven zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

8. Indien het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarop de reglementaire controle door een andere Lidstaat van de Europese Unie wordt uitgeoefend en in stand gehouden, zijn de rechten van de Democratische Volksrepubliek Algerije krachtens het artikel 8 [veiligheid] op identieke wijze van toepassing op de invoering, de toepassing of het behoud van de veiligheidsnormen door deze andere Lidstaat van de Europese Unie en op de vergunning van deze luchtvaartmaatschappij.

ARTIKEL 9

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verbintenissen tegenover elkaar om de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen te beschermen en te beveiligen, integraal deel uitmaken van deze Overeenkomst.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand 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 beveiliging van de luchtvaart, te voorkomen.

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

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag van Chicago in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; ze eisen dat de exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, of de exploitanten die hun hoofdverblijf voor hun exploitatie of hun hoofdverblijfplaats op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben, of in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die krachtens de verdragen van de Europese Unie op Belgisch grondgebied zijn gevestigd en die een geldige exploitatievergunning hebben conform het recht van de Europese Unie, alsook de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij spreekt af dat haar luchtvaartuigenexploitanten ertoe gehouden zijn de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart bij het verlaten van of tijdens het verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij in acht te nemen, en dit in overeenstemming met de wetgeving die van toepassing is in dat land en met inbegrip, in het geval van het Koninkrijk België, van de wetgeving van de Europese Unie.

Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe om de gepaste maatregelen te nemen om de passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht, voor het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

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

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

ARTIKEL 10

Gebruiksvergoedingen

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

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn om de vergoedingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken, waar mogelijk via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Alle voorstellen tot wijziging van de gebruiksvergoedingen moeten binnen een redelijke termijn ter kennis worden gebracht teneinde de gebruikers in staat te stellen hun mening kenbaar te maken vooraleer wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 11

Grondafhandeling

1. Onder voorbehoud van de wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij, en met voor het Koninkrijk België daarin begrepen de wetgeving van de Europese Unie, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te doen, of zelf te kiezen tussen de concurrerende dienstverleners van grondafhandeling die de grondafhandelingsdiensten geheel of gedeeltelijk verstrekken.

2. In de gevallen dat de wetten en voorschriften het zelf afhandelen beperken of uitsluiten, en in de gevallen dat er geen effectieve concurrentie bestaat tussen verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet-discriminerende wijze voor wat betreft de toegang tot zelfafhandeling en tot de grondafhandelingsdiensten die door één of meerdere dienstverleners worden verstrekt.

ARTIKEL 12

Douane en accijnzen

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

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

   a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op voorwaarde dat ze niet worden vervreemd binnen het grondgebied van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;

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

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

3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting evenals de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer

worden uitgevoerd of op een andere manier worden vervreemd overeenkomstig de douanevoorschriften.

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

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

6. Geen enkele bepaling van deze Overeenkomst mag zodanig worden geïnterpreteerd dat ze het Koninkrijk België het recht ontneemt taksen, reële belastingen, inspectierechten, accijnzen of vergelijkbare rechten of retributies te heffen op de brandstof die wordt ingevoerd en geleverd aan boord van een luchtvaartuig van een door Algerije aangewezen luchtvaartmaatschappij met het oog op het uitvoeren van vluchten tussen een punt gelegen op het grondgebied van het Koninkrijk België en een ander punt gelegen op het grondgebied van het Koninkrijk België of van een andere Lidstaat.

7. Geen enkele bepaling van deze Overeenkomst mag zodanig worden geïnterpreteerd dat ze Algerije het recht ontneemt taksen, reële belastingen, inspectierechten, accijnzen of vergelijkbare rechten of retributies te heffen op de brandstof die wordt ingevoerd en geleverd aan boord van een luchtvaartuig van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij met het oog op het uitvoeren van vluchten tussen punten gelegen op het grondgebied van Algerije.

ARTIKEL 13

Capaciteit

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

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

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

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

   a) de vervoereisen naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

   b) de vervoereisen van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met de andere vervoerdiensten ingericht door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten van dit gebied; en

   c) de eisen welke de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen uiterlijk 30 dagen vóór de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst, hun exploitatieprogramma's ter goedkeuring voorleggen aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Deze exploitatieprogramma's omvatten onder meer de aard van de diensten, de types van de te gebruiken

luchtvaartuigen, de frequentie van de diensten en de dienstregeling. Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen. In bijzondere gevallen kunnen de genoemde autoriteiten instemmen met een kortere termijn.

ARTIKEL 14

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

1. Voor een gedeelte of gedeeltes van de respectieve routes, mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij gedurende een ononderbroken vlucht van vliegtuigtype veranderen op elk punt van de route.

2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag bij het uitvoeren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, regelingen sluiten met betrekking tot gedeelde vluchtcodes met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit, voor zover deze luchtvaartmaatschappij de nodige verkeersrechten op deze route heeft.

ARTIKEL 15

Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op één der in de Bijlage omschreven routes een tarief of tarieven vaststelt.

2. De tarieven voor vervoer voor de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en het belang van de gebruikers.

3. Onverminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de secties van de overeengekomen diensten waar zij vijfde vrijheidsrechten uitoefenen, hetzelfde tarief bieden als de luchtvaartmaatschappijen die derde en vierde vrijheidsrechten uitoefenen op die secties.

   De aangewezen luchtvaartmaatschappijen die vijfde vrijheidsrechten uitoefenen mogen geen lagere tarieven noch minder beperkende tariefvoorwaarden toepassen dan gezegde luchtvaartmaatschappijen die derde en vierde vrijheidsrechten uitoefenen.

4. De tarieven moeten minstens dertig (30) dagen vóór de geplande datum van hun inwerkingtreding aan de luchtvaartautoriteiten worden voorgelegd. Deze termijn kan in bijzondere gevallen worden ingekort mits de luchtvaartautoriteiten daarmee instemmen. Indien binnen dertig (30) dagen, beide luchtvaartautoriteiten geen kennisgeving hebben gedaan van hun bezwaar tegen een krachtens het vorig lid voorgesteld tarief, wordt het tarief beschouwd als zijnde aanvaard.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan binnen de in lid 4 bepaalde termijnen de door een van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen voorgestelde tarieven verwerpen.

6. De verwerping van de tarieven is mogelijk in de gevallen waarin deze maatschappijen de in lid 2 bepaalde voorwaarden niet naleven en in het bijzonder ingeval van discriminerende t arieven, extreem hoge tarieven door misbruik van een marktleiderspositie, kunstmatig lage tarieven door subsidies of rechtstreekse of onrechtstreekse steunmaatregelen, of tarieven die de concurrentie kunnen verhinderen, inperken of tenietdoen.

7. Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen meent dat een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij

voorgesteld of gehanteerd tarief beantwoordt aan de bepalingen van lid 6 van dit artikel, dan kan zij overleg vragen met de andere Overeenkomstsluitende Partij en zij geeft hiervoor de reden op. Dit overleg zal plaatsvinden binnen vijftien (15) dagen te rekenen vanaf de ontvangstdatum van het verzoek. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen tot overeenstemming komen over het bewuste tarief, dan neemt elke Overeenkomstsluitende Partij de gepaste maatregelen om de genoemde overeenkomst uit te voeren. In het andere geval wordt of blijft het tarief van kracht.

8. Onverminderd de bepalingen van de bovenstaande leden, zijn, voor de luchtdiensten die volledig binnen de Europese Gemeenschap worden verzorgd, de door de luchtvaartmaatschappijen te hanteren tarieven aan het Europese Gemeenschapsrecht onderworpen.

ARTIKEL 16

Handelsactiviteiten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht op basis van wederkerigheid, kantoren voor de promotie en de verkoop van luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vestigen.

2. Op basis van wederkerigheid heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vliegbiljetten voor het vervoer van passagiers en vracht in de plaatselijke valuta of in iedere vrij inwisselbare valuta in haar eigen kantoren of via door haar naar keuze erkende vertegenwoordigers te verkopen. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij hebben bijgevolg het recht naar keuze nominatieve bankrekeningen in de valuta van de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij of in iedere vrij inwisselbare valuta op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te openen en te behouden.

ARTIKEL 17

Personeel

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

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

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

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

ARTIKEL 18

Overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent, op basis van wederkerigheid, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en op hun verzoek, het recht tot het omzetten en vrijelijk overmaken naar een grondgebied naar keuze, van het verschil tussen lokale ontvangsten en uitgaven verworven door de verkoop van luchtdiensten (vervoer van passagiers, van bagage, van post en vracht) op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Het omzetten en overmaken wordt prompt toegestaan, zonder beperking of belasting, tegen de op de dag van de overmaking gangbare wisselkoers.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht hun ontvangsten verworven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij geheel of gedeeltelijk aan te wenden voor de vereffening van alle uitgaven met betrekking tot hun vervoersactiviteiten (aankoop van brandstof inbegrepen).

3. Wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting bestaat, dan is deze van kracht.

ARTIKEL 19

Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van kopieën van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zoveel van tevoren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kopieën verschaft van tarieven, dienstregelingen, inbegrepen de wijzigingen daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elk der omschreven routes, en elke andere informatie die kan geëist worden om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.

ARTIKEL 20

Overleg

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

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

ARTIKEL 21

Regeling van geschillen

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

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

3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt: elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen. De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

   Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt aangewezen, kan door elke der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naargelang van het geval, een scheidsrechter of meerdere scheidsrechters te benoemen.

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

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

5. De kosten van het scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

ARTIKEL 22

Wijzigingen

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

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

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

4. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de Routetabel in de Bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling, met het akkoord van de Luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 23

Beëindiging

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

   Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

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

ARTIKEL 24

Registratie

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

ARTIKEL 25

Inwerkingtreding

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen geeft de andere Overeenkomstsluitende Partij kennis dat voldaan is aan de wat haar betreft vereiste grondwettelijke procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, die in werking treedt op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de ontvangst van de tweede kennisgeving.

Zodra deze overeenkomst van kracht wordt, annuleert en vervangt ze de overeenkomst ondertekend te Algiers op 23 mei 1969 tussen het Koninkrijk België en de Democratische Volksrepubliek Algerije inzake luchtvervoer.

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

Gedaan te Brussel, op 27 februari 2017 in twee originele exemplaren, in het Frans, Nederlands en Arabisch, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschil in interpretatie, zal de Franse tekst de referentietekst vormen.

VOOR DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË:

DE MINISTER VAN MOBILITEIT

François BELLOT

VOOR DE REGERING VAN DE DEMOCRATISCHE VOLKSREPUBLIEK ALGERIJE:

DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN EN TRANSPORT

Boudjema TALAI

Bijlage

ROUTETABEL

1. Routes van België

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Algerije	Verder gelegen punten
Punten in België	Ieder punt	Punten in Algerije	Ieder Punt

2. Routes van Algerije

Punten van vertrek	Punten tussenliggende	Punten in België	Verder gelegen punten
Punten in Algerije	Ieder punt	Punten in België	Ieder Punt

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen op de overeengekomen routes, bij onverschillig welke vlucht, één of meerdere punten weglaten of ze in een andere volgorde bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die ze heeft aangewezen, is gelegen.

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE, d'une part,

et

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE, d'autre part,

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

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

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

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE 1

Définitions

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

a) le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;

b) le terme "Accord" signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;

c) le terme "Autorités aéronautiques" signifie dans le cas de la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et, dans le cas de l'Algérie, le Ministère des Transports, Direction de l'Aviation Civile et de la Météorologie ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

d) les termes "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les Articles 2 et 96 de la Convention;

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

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

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

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

i) les termes "Equipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces

de rechange" ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention ;

j) les références faites dans le présent accord aux ressortissants du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de l'Union européenne ;

k) les références faites dans le présent accord aux entreprises de transport aérien désignées du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique ;

l) les références faites dans le présent Accord aux « traités de l'UE » s'entendent comme celles faites au Traité sur l'Union Européenne ainsi qu'au Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne.

ARTICLE 2

Octroi de droits

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

   a) survoler son territoire sans y atterrir;

   b) faire des escales non commerciales dans son territoire;

   c) faire des escales dans son territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

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

ARTICLE 3

Désignation des entreprises de transport aérien

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

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

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation des services

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

   I. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique :

      1. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire belge en vertu des traités de l'UE et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne; et
      2. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation;

   II. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par l'Algérie :

      1. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire algérien et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable en Algérie et ;
      2. l'Algérie exerce et maintient un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée.

2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article 15 du présent Accord et que les services soient assurés au moyen d'aéronefs qui sont au moins conformes aux dispositions de l'Annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre III (troisième édition, juillet 1993) de la Convention.

ARTICLE 5

Révocation ou suspension de
l'autorisation d'exploitation des services

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

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

   b) si, dans l'exploitation des services, les entreprises en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord;

   c) si les entreprises en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;

   d) I. si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique :

      1. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la Belgique en vertu des traités de l'UE ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit de l'UE; ou

      2. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ;

   II. si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par l'Algérie :

      1. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire algérien ou n'a pas obtenu une licence valable conformément au droit applicable en Algérie ; ou
      2. l'Algérie n'exerce pas de contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour

empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'Article 20 du présent Accord.

ARTICLE 6

Application des lois et règlements

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

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

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

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

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

ARTICLE 7

Certificats, brevets et licences

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 la 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 de Chicago.

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

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 20 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.

ARTICLE 8

Sécurité de l'Aviation

1. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie Contractante. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.

2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, la première Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie Contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie Contractante à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).

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

4. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:

   a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou

   b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en oeuvre effective de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention de Chicago,

   la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, par application de l'Article 33 de la Convention de Chicago, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage

ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago.

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

6. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante dans le cas où l'une des Parties Contractantes parvient à la conclusion à la suite, d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou de toute autre manière, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

7. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 4 et 8 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

8. 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'Algérie en vertu de l'article 8 [sécurité] 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 de l'Union européenne et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation dudit transporteur aérien.

ARTICLE 9

Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

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

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

4. Dans leurs relations mutuelles, les parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la convention de Chicago, 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 le territoire des parties contractantes ou, dans le cas du Royaume de Belgique, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des 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 aérienne.

5. Chaque partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, pour le départ du territoire de l'autre partie contractante ou pour le séjour sur ce territoire, les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues par la législation en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas du Royaume de Belgique, la législation de l'Union européenne.

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

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

7. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'Article 5 du présent Accord.

ARTICLE 10

Droits d'utilisation

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

2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements.

ARTICLE 11

Assistance en escale

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.

2. 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 entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

ARTICLE 12

Droits de douane et d'accises

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme privant le Royaume de la Belgique du droit d'imposer des taxes, impôts réels, droits d'inspection, droits d'accise ou des droits ou redevances analogues sur le carburant introduit et fourni à bord d'un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée par l'Algérie pour effectuer des vols entre un point situé sur le territoire du Royaume de la Belgique et un autre point situé sur le territoire du Royaume de la Belgique ou d'un autre Etat membre.

7. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme privant l'Algérie du droit d'imposer des taxes, impôts réels, droits d'inspection, droits d'accise ou des droits ou redevances analogues sur le carburant introduit et fourni à bord d'un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume de la Belgique pour effectuer des vols entre des points situés sur le territoire de l'Algérie.

ARTICLE 13

Capacité

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

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

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

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

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

   b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des Etats de la région; et

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

5. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

ARTICLE 14

Rupture de charge et partage de codes

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

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en opérant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe, conclure des arrangements de partages de codes avec une entreprise de transport aérien quelle que soit sa nationalité, pour autant que cette entreprise de transport aérien détienne les droits de trafic nécessaires sur cette route.

ARTICLE 15

Tarifs

1. Les Parties Contractantes autoriseront qu'un ou des tarifs sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe soient établis par chacune des entreprises de transport aérien désignées.

2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service et l'intérêt des usagers.

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

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

4. Les tarifs sont déposés auprès des autorités aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si aucune des autorités aéronautiques n'a fait part de son désaccord sur un tarif déposé conformément au présent paragraphe dans un délai de trente (30) jours, le tarif est réputé approuvé.

5. Chaque partie contractante peut désapprouver, dans les délais prévus au paragraphe 4, les tarifs déposés par une des entreprises de transport aérien désignées.

6. La désapprobation des tarifs est possible dans les cas où ceux-ci ne respectent pas les conditions mentionnées au paragraphe 2, et en particulier dans les cas de tarifs discriminatoires, de tarifs exagérément élevés en raison d'abus de position dominante, de tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes ou de tarifs susceptibles d'avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou d'éliminer la concurrence.

7. Si l'une des parties contractante estime qu'un tarif déposé ou pratiqué par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante répond aux dispositions du paragraphe 6 du présent article, elle peut demander des consultations à l'autre Partie contractante et en précise le motif. Ces consultations ont lieu dans les quinze jours à compter de date de réception de la demande. Si les Parties parviennent à un accord sur le tarif concerné, chaque Partie contractante prend les mesures appropriées afin de mettre en œuvre ledit accord. Dans le cas contraire, le tarif entre ou demeure en vigueur.

8. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci-dessus, pour des services aériens assurés totalement au sein de la Communauté européenne, les tarifs à appliquer par la ou les entreprises de transport aérien sont soumis au droit de la Communauté européenne.

ARTICLE 16

Activités Commerciales

1. La ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. Sur la base de la réciprocité, la ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. La ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ont, en conséquence, le droit d'ouvrir et de conserver sur le territoire de l'autre Partie contractante des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

ARTICLE 17

Personnel

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

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

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

4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

ARTICLE 18

Transfert des Excédents de Recettes

1. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur leur demande, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien (transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret) sur le territoire de l'autre Partie contractante. Sa conversion et son transfert sont autorisés promptement, sans restriction ni imposition, au taux de change applicable à la date du transfert.

2. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités de transport (y compris les achats de carburant).

3. Si une convention destinée à éviter la double imposition est envigueur entre les deux parties contractantes, celle-ci s'applique.

ARTICLE 19

Echange d'information

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

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

ARTICLE 20

Consultations

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

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

ARTICLE 21

Règlements des différends

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

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit: chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

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

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

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

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

ARTICLE 22

Modifications

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

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

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

4. Les deux Parties Contractantes conviennent que le Tableau des Routes repris à l'Annexe peut être modifié par un arrangement administratif, moyennant accord entre les Autorités Aéronautiques.

ARTICLE 23

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 envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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

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

ARTICLE 24

Enregistrement

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

ARTICLE 25

Entrée en vigueur

Chaque Partie contractante notifiera à l'autre Partie contractante l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

Dès son entrée en vigueur, le présent accord annule et remplace l'accord signé à Alger le 23 mai 1969 entre le Royaume de Belgique et la République Algérienne Démocratique et Populaire relatif au transport aérien.

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

Fait à Bruxelles, le 27 février 2017 en deux originaux, chacun en langues française, néerlandaise et arabe, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte français constituera le texte de référence.

POUR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE,

LE MINISTRE DE LA MOBILITE,

François BELLOT

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Boudjema TALAI

Annexe

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de la Belgique

Points au départ	Points intermédiaires	Points En Algérie	Points au-delà
Points en Belgique	Tout point	Points en Algérie	Tout point

2. Routes de l'Algérie

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points en Algérie	Tout point	Points en Belgique	Tout point

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues ou les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé sur le territoire de la Partie Contractante les ayant désignées.