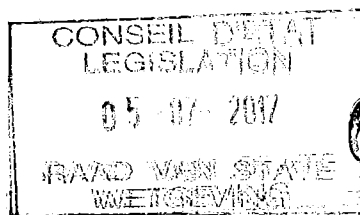




**Vlaamse
Regering**



61809/3.

**Voorontwerp van decreet houdende instemming met de
overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België
en de Regering van de Republiek Ecuador betreffende de
luchtdiensten, 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.

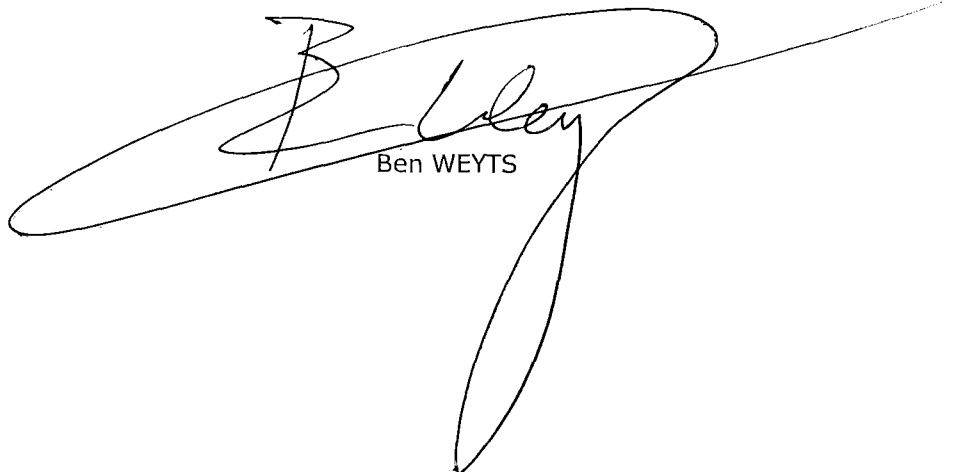
Art. 2. De overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Ecuador betreffende de luchtdiensten, ondertekend te _____ op _____, zal volkomen gevolg hebben.

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 reizen 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.

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 16 '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 'grondaafhandeling' bevat een verbod op discriminatie. In het Vlaamse Gewest wordt de bevoegdheid tot grondaafhandeling geregeld door het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondaafhandelingsmarkt 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 ARTIKELLEN

In artikel 1 worden enkele definities weergegeven.

Artikel 2 betreft de toepasbaarheid van de conventie van Chicago.

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

De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht hun grondaafhandeling te regelen en, samen te werken met andere transportdiensten (artikel 11).

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).

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn (artikel 16).

Artikel 11 behandelt de bewijzen en vergunningen. Artikelen 9 en 10 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.

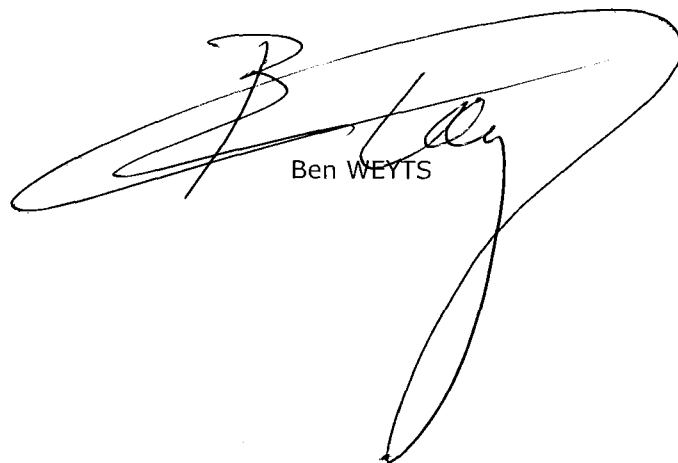
De overige artikelen betreffen de beginselen inzake de tarieven (artikel 7), douanerechten, belastingen en taksen (artikel 8), reglementaire controle (artikel 12), overmaking van ontvangsten (artikel 13), vertegenwoordiging van de luchtvaartmaatschappijen en verkoop (artikel 14) en intermodaal vervoer (artikel 15).

Tot slot bevat de overeenkomst een aantal algemene slotbepalingen inzake onderling overleg (artikel 17), regeling van geschillen (artikel 18), amendementen (artikel 19), beëindiging (artikel 20), erkenning van de bewijzen en vergunningen (artikel 21), registratie van de overeenkomst (artikel 22), en de inwerkingtreding (artikel 23).

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 DE
REPUBLIEK ECUADOR EN DE
REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE BETREFFENDE DE
LUCHTDIENSTEN**

De Regering van de Republiek Ecuador en de Regering van het Koninkrijk België, hierna "Overeenkomstsluitende Partijen" genoemd;

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

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

Zijn overeengekomen als volgt:

ARTIKEL 1

Definities

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

- (a) de uitdrukking "Verdrag van Chicago" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat: (i) elk amendement van het Verdrag dat door beide Overeenkomstsluitende Partijen werd bekrachtigd; en (ii) elke Bijlage of wijziging van deze Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen, voor zover dit amendement of die bijlage uitwerking heeft voor beide Overeenkomstsluitende Partijen;
- (b) de uitdrukking "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor het Koninkrijk België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor de Republiek Ecuador, de "Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC) », en/of de « Dirección General de Aviación Civil » of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- (c) de uitdrukking "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met het artikel 4 van deze Overeenkomst;
- (d) de uitdrukking "grondgebied" van een Staat heeft dezelfde betekenis als in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
- (e) de uitdrukkingen "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in artikel 96 van het Verdrag van Chicago; de

uitdrukking "deze Overeenkomst" omvat haar bijlagen en alle wijzigingen aan de Overeenkomst of aan haar bijlagen;

- (f) de uitdrukking "Gebruiksvergoedingen" betekent de vergoedingen die door de bevoegde overheden aan de luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd of kunnen worden opgelegd voor de levering van goederen en het gebruik van luchthavens, luchtvaartvoorzieningen (met inbegrip van de voorzieningen voor het overvliegen) en andere bijhorende diensten die voor luchtvaartuigen, hun bemanningen, passagiers en vracht bestemd zijn;
- (g) de uitdrukking "Bewijs Luchtvaartexploitant" betekent het document dat aan de luchtvaartmaatschappij werd uitgereikt en dat attesteert dat ze over de organisatie en de beroepsbekwaamheid beschikt om luchtvaartuigen veilig te exploiteren in het kader van de diensten vermeld op het bewijs;
- (h) de uitdrukking "Lidstaat van de E.G." betekent een Staat die nu of in de toekomst partij is bij het Verdrag betreffende de Europese Gemeenschap;
- (i) alle verwijzingen naar de burgers van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de burgers van de Lidstaten van de Europese Gemeenschap.

ARTIKEL 2

Toepassing van het Verdrag van Chicago

De voorschriften van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op de bepalingen van deze Overeenkomst voor wat betreft de internationale luchtdiensten.

ARTIKEL 3

Verlening van rechten

- (1) Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij:
 - a) om zonder te landen te vliegen over het grondgebied van de andere Partij;
 - b) om op dit grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en
 - c) om op dit grondgebied te landen voor verkeersdoeleinden, op de in de Bijlage omschreven routes, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal vervoer, afzonderlijk of gecombineerd.
- (2) Geen enkele bepaling van paragraaf (1) van dit artikel kent een cabotagerecht toe aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene of andere Overeenkomstsluitende Partij.
- (3) Indien, als gevolg van een gewapend conflict, onrust, politieke gebeurtenissen of

bijzondere en buitengewone omstandigheden, een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij geen gebruik kan maken van een dienst op de normale routes, stelt de andere Overeenkomstsluitende Partij alles in het werk om een ononderbroken exploitatie van deze dienst mogelijk te maken door een tijdelijke reorganisatie van de routes.

ARTIKEL 4

Aanwijzing en machtiging

- (1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen om de overeengekomen diensten op elk van de omschreven routes te exploiteren; ze kan deze aanwijzingen ook intrekken of wijzigen. Deze aanwijzingen gebeuren schriftelijk en worden door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij meegedeeld.
- (2) Na ontvangst van de aanwijzing en op verzoek van de aangewezen luchtvaartmaatschappij overeenkomstig de voorschriften en in de vereiste vorm, verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij zonder verwijl de vereiste exploitatievergunningen en technische vergunningen, voor zover:
 - (a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - (i) de aangewezen luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd krachtens het Verdrag betreffende de Europese Gemeenschap en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht beschikt; en
 - (ii) een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar Bewijs Luchtvaartexploitant en dat de bevoegde luchtvaartautoriteiten duidelijk in de aanwijzing worden geïdentificeerd; en
 - (iii) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Gemeenschap of van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of onderdanen van dergelijke Staten;
 - (b) in het geval van een door de Republiek Ecuador aangewezen maatschappij:
 - (i) de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Republiek Ecuador gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wet die in de Republiek Ecuador van toepassing is;
 - (ii) een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de luchtvaartautoriteiten van de Republiek Ecuador, en,
 - (iii) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door de Republiek Ecuador en/of onderdanen van de Republiek Ecuador; en,
 - (c) de luchtvaartmaatschappij de wetten en voorschriften die normaal worden toegepast

op de exploitatie van internationale luchtdiensten door de Overeenkomstsluitende Partij die het verzoek ontvangt, naleeft.

- (3) Zodra een luchtvaartmaatschappij wordt aangewezen en over de nodige vergunning beschikt, mag ze de exploitatie van de overeengekomen diensten aanvangen, mits de aangewezen luchtvaartmaatschappij de bepalingen van deze Overeenkomst naleeft.

ARTIKEL 5

Intrekking of opschorting van de operationele vergunningen

- (1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de exploitatievergunning of de technische vergunningen van een door een andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij in te trekken, op te schorten of te beperken:

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

- (i) indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd krachtens het Verdrag betreffende de Europese Gemeenschap en niet over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht beschikt; of,
- (ii) indien er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door een Lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor het afleveren van het Bewijs Luchtvaartexploitant of indien de bevoegde luchtvaartautoriteiten niet duidelijk in de aanwijzing zijn geïdentificeerd; of,
- (iii) indien de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang geen eigendom is van en niet daadwerkelijk gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Gemeenschap of van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of onderdanen van dergelijke staten;

- (b) in het geval van een door de Republiek Ecuador aangewezen maatschappij:

- (i) indien de luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van de Republiek Ecuador is gevestigd of niet over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wet van de Republiek Ecuador; of,
- (ii) indien er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Republiek Ecuador, of,
- (iii) indien de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang geen eigendom is van en niet daadwerkelijk gecontroleerd wordt door de Republiek Ecuador en/of haar onderdanen;

- (c) indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij de wetten en voorschriften die normaal en redelijkerwijs worden toegepast door de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten toekent, niet naleeft; of,

- (d) indien de luchtvaartmaatschappij om een andere reden niet meer opereert conform de voorwaarden van deze overeenkomst; of,

- (e) indien de andere Overeenkomstsluitende Partij stopt met het nemen van relevante maatregelen om de veiligheid te verbeteren, zoals voorzien in paragraaf (2) van artikel 10, of,
 - (f) in paragraaf (6) van artikel 10.
- (2) Tenzij de intrekking, de opschorting of het onmiddellijk opleggen van de voorwaarden vermeld in paragraaf (1) van dit artikel onmisbaar is om inbreuken op de wetgeving en de reglementering te voorkomen, zal dit recht slechts worden uitgeoefend na raadpleging van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 6

Wettelijke bevoegdheid

- (1) De luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen moeten eerlijke en gelijke kansen krijgen om deel te nemen aan de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.
- (2) Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten, houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij rekening met de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, om de diensten die laatstgenoemde op het geheel of een gedeelte van deze routes aanbieden, op ongeoorloofde wijze niet te benadelen.
- (3) Geen enkele Overeenkomstsluitende Partij zal toestaan dat haar luchtvaartmaatschappijen, samen met een of meerdere luchtvaartmaatschappijen, of alleen, misbruik maakt (maken) van hun marktpositie op een zodanige wijze dat een concurrent op een route wordt uitgeschakeld.

ARTIKEL 7

Tarieven

- (1) Elke Overeenkomstsluitende Partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij vrij haar tarieven vastlegt.
- (2) Geen enkele Overeenkomstsluitende Partij mag de kennisgeving of de aanmelding van de tarieven die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen vastleggen conform deze overeenkomst, vereisen.
- (3) De tarieven die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Ecuador toepassen voor vervoer dat uitsluitend binnen de Europese Gemeenschap gebeurt, zijn onderworpen aan het Europese Gemeenschapsrecht.

ARTIKEL 8

Douanerechten, belastingen en taksen

- (1) Luchtvaartuigen die voor internationale luchtdiensten naar, van en op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden geëxploiteerd, genieten een tijdelijke vrijstelling, onder voorbehoud van de douaneregels van deze Overeenkomstsluitende Partij. Brandstof, smeermiddelen, reserveonderdelen, gewone uitrusting en het boordproviand van een luchtvaartuig dat door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor internationale luchtdiensten wordt geëxploiteerd, worden bij aankomst op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, vrijgesteld van douanerechten, inspectievergoedingen en gelijkaardige nationale of plaatselijke rechten of vergoedingen, voor zover ze aan boord blijven. Deze vrijstelling geldt niet voor uitgeladen kwantiteiten of goederen, tenzij de douaneregels van deze Overeenkomstsluitende Partij aanvaarden dat ze onder het toezicht van de douane worden geplaatst.
- (2) Op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij ingevoerde onderdelen en materieel om te worden geplaatst of gebruikt op een luchtvaartuig dat door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een Overeenkomstsluitende Partij voor internationale luchtdiensten wordt geëxploiteerd, worden vrijgesteld van douanerechten, onder voorbehoud van de naleving van de regelgeving van deze Overeenkomstsluitende Partij die kan stellen dat ze onder het toezicht van de douane moeten worden geplaatst.

ARTIKEL 9

Luchtvaartbeveiliging

- (1) Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangenomen beveiligingsnormen met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie daarvan. Dit overleg zal plaatsvinden binnen 30 dagen na de datum van dat verzoek.
- (2) Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun wederzijdse verplichting om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, om er de beveiliging van te beschermen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst. Zonder het geheel van hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde 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 Montréal op 23 september 1971 het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montréal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, alsook de bepalingen van eender welk ander verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart dat de Overeenkomstsluitende Partijen verbindt.

- (3) De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerlijke 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 burgerluchtvaart, te voorkomen.
- (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. Elke Partij zal van haar luchtvaartmaatschappijen die ze voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, heeft aangewezen en van de luchthavenexploitanten die op haar grondgebied opereren, vereisen dat zij aan de bepalingen betreffende de beveiliging van de luchtvaart voldoen.
- (5) De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat hun exploitanten van luchtvaartuigen aan de in de paragraaf (4) bedoelde bepalingen betreffende de luchtvaartbeveiliging die de andere Partij voor het binnenkomen op haar grondgebied vastlegt, moeten naleven. Bij het verlaten van het grondgebied of bij een verblijf op het grondgebied van het Koninkrijk België, zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de eisen met betrekking tot de luchtvaartbeveiliging conform het Gemeenschapsrecht. Bij het verlaten van het grondgebied of bij een verblijf op het grondgebied van de Republiek Ecuador, zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de eisen met betrekking tot de luchtvaartbeveiliging conform de geldende wetgeving in dat land. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat effectieve veiligheidsmaatregelen worden genomen op haar grondgebied om de luchtvaartuigen, de passagiers, de bemanningen, de handbagages, de bagages, de vracht en de door het vliegtuig vervoerde goederen, voor en tijdens het instappen of het laden van het luchtvaartuig, te beschermen en te inspecteren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot invoering van speciale beveiligingsvoorzieningen teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.
- (6) Wanneer zich een geval of dreiging van 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.

ARTIKEL 10

Veiligheid

- (1) Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangenomen veiligheidsnormen met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie daarvan. Dit overleg zal plaatsvinden binnen 30 dagen na de datum van dat verzoek.

- (2) Elke Overeenkomstsluitende Partij moet de geldende minimumnormen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie naleven. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag 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 vergunningen tot exploitatie).
- (3) Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij of in haar naam, op diensten naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van deze andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit onderzoek (verder in dit artikel platforminspectie genoemd) wordt aan boord van en rond het luchtvaartuig uitgevoerd, 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, 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, krachtens 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 een vertegenwoordiger van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij de toegang tot een van zijn luchtvaartuigen weigert met het oog op een platforminspectie, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in paragraaf (3) hierboven ontstaat en de in deze paragraaf vermelde conclusies te trekken.
- (6) Elke Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning die aan een

aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij verleend werd, 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 exploitatie door een luchtvaartmaatschappij.

- (7) Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met de paragrafen (2) en (6) van dit artikel wordt opgeheven zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 11

Grondafhandeling

Onder voorbehoud van de wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te doen, of de grondafhandeling geheel of gedeeltelijk uit te besteden aan de concurrerende grondafhandelaren.

ARTIKEL 12

Reglementaire controle

Indien het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarop de reglementaire controle door een andere Lidstaat van de Europese Gemeenschap wordt uitgeoefend en in stand gehouden, zijn de rechten van de andere Overeenkomstsluitende Partij krachtens het artikel 10 ook van toepassing op de invoering, de toepassing of het behoud van de veiligheidscriteria door deze andere Lidstaat van de Europese Gemeenschap en op de vergunning van deze luchtvaartmaatschappij.

ARTIKEL 13

Overmaking van ontvangsten

- (1) Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op verzoek, alle lokale ontvangsten die de lokaal uitgegeven sommen overschrijden, omwisselen en naar een land van haar keuze overmaken. Het omwisselen en overmaken mag snel en zonder beperking geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen op de

dag waarop de luchtvaartmaatschappij ze aanbiedt voor omwisseling en overmaking. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige overmakingen en omwisselingen geheven.

- (2) Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag het overschot van de inkomsten boven de uitgaven uit het vervoer van passagiers, post, vracht en andere reisgerelateerde diensten verricht op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij vrijelijk overmaken tegen de officiële wisselkoers.

ARTIKEL 14

Vertegenwoordiging van de luchtvaartmaatschappijen en verkoop

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht:

- (i) hun beheerder, technisch en operationeel personeel alsook alle andere gespecialiseerde personeelsleden die redelijk nodig zijn voor de verlening van de luchtdiensten, naar de andere Overeenkomstsluitende Partij te laten komen en daar te laten verblijven, overeenkomstig de wetten en regels bij binnenkomst van, verblijf op, of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
- (ii) een beroep te doen op de diensten en op het personeel van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is;
- (iii) kantoren op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vestigen;
- (iv) luchtdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te verkopen, hetzij rechtstreeks, hetzij via door de luchtvaartmaatschappijen aangeduide vertegenwoordigers of andere tussenpersonen. De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht vliegbiljetten te verkopen in de plaatselijke valuta of in iedere vrij inwisselbare valuta en iedere persoon mag ze in dezelfde valuta aankopen.

ARTIKEL 15

Intermodaal vervoer

De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij mogen, in verband met het luchtvervoer, alle vormen van intermodaal vervoer waarvan de bestemming of de oorsprong op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende partijen of van derde landen gelegen is, gebruiken. De luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen om hun eigen intermodale vervoer aan te bieden of te leveren door middel van overeenkomsten - met inbegrip van codesharing - met andere vervoerders. Dergelijke intermodale diensten kunnen worden aangeboden als een gezamenlijke dienst tegen een enige prijs die de combinatie van lucht- en intermodaal vervoer omvat, op voorwaarde dat de passagiers en expediteurs worden geïnformeerd over de dienstverleners van dit vervoer.

ARTIKEL 16

Gebruiksvergoedingen

- (1) De gebruiksvergoedingen moeten in overeenstemming zijn met de taksen en tarieven die elke Overeenkomstsluitende partij vastlegt.
- (2) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij zullen geen hogere heffingen moeten betalen dan die welke op de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op een andere buitenlandse luchtvaartmaatschappij die vergelijkbare internationale diensten exploiteert, van toepassing zijn, of op beide, voor het gebruik van de installaties en de diensten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 17

Overleg

Elke Overeenkomstsluitende Partij mag op ieder ogenblik overleg betreffende de toepassing, interpretatie of aanpassing van deze Overeenkomst, verzoeken. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van 60 dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een schriftelijk verzoek tot overleg, tenzij de Partijen onderling anderszins overeenkomen.

ARTIKEL 18

Geschillenregeling

- (1) Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de interpretatie 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 door overleg gekozen persoon of instantie, of kan elke Overeenkomstsluitende Partij het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie leden scheidsrechters.
 - (a) Elk der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen dertig (30) dagen na de ontvangst van het verzoek tot voorlegging van het geschil; beide scheidsrechters wijzen een derde scheidsrechter als Voorzitter van het Scheidsgerecht aan binnen 60 dagen die volgen op de aanwijzing van de tweede scheidsrechter.
 - (b) Indien binnen het aangegeven tijdvak geen enkel aanwijzing gebeurt, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om iemand binnen 30 dagen te benoemen. Indien de Voorzitter een onderdaan van een van de Overeenkomstsluitende Partijen is, zal aan de Vicevoorzitter met de meeste

anciënniteit en met een andere nationaliteit dan die van de Overeenkomstsluitende Partijen worden gevraagd, iemand te benoemen.

- (3) Onder voorbehoud van wat hieronder wordt bepaald of, indien de Overeenkomstsluitende Partijen anders overeenkomen, bepaalt het scheidsgerecht de grenzen van zijn bevoegdheid en stelt zijn eigen procedure vast. Bij besluit van het scheidsgerecht of op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen, zal een vergadering worden gehouden om de precieze problemen die moeten worden beslecht en de specifieke te volgen procedures te bepalen uiterlijk 30 dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht.
- (4) Tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anders overeengekomen of het Scheidsgerecht anders voorschrijft, dient elke Partij een memorandum in, binnen 45 dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht. Elke Overeenkomstsluitende Partij mag een antwoord geven binnen 60 dagen na de mededeling van het memorandum van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Het scheidsgerecht organiseert een hoorzitting op verzoek van een der Partijen, of op eigen initiatief binnen 30 dagen na de uiterste datum voor de ontvangst van de antwoorden.
- (5) Het scheidsgerecht streeft ernaar om binnen 30 dagen na afloop van de hoorzitting een schriftelijke beslissing te nemen of, indien er geen hoorzitting wordt georganiseerd, binnen 30 dagen na de mededeling van de twee antwoorden. De beslissing van de meerderheid van de scheidsrechters prevaleert.
- (6) De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen uitleg vragen omtrent de beslissing binnen 15 dagen vanaf de datum van haar ontvangst; uitleg moet worden gegeven binnen 15 dagen na een dergelijk verzoek.
- (7) De beslissing van het scheidsgerecht is bindend voor de Overeenkomstsluitende Partijen.
- (8) Elke Overeenkomstsluitende Partij draagt de kosten van de door haar benoemde scheidsrechter. Andere kosten van het Scheidsgerecht worden gelijkelijk verdeeld tussen de Overeenkomstsluitende Partijen, met inbegrip van alle onkosten van de Voorzitter of de Vicevoorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in het kader van de procedure bedoeld in paragraaf (2) (b) van dit artikel.

ARTIKEL 19

Amendementen

Zodra de grondwettelijke formaliteiten volbracht werden, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen via een diplomatieke notawisseling zich eventueel uitspreken over een amendement op deze Overeenkomst.

ARTIKEL 20 BEËINDIGING

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Partij schriftelijk mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Deze

Overeenkomst wordt dan beëindigd een (1) jaar na de ontvangst van de mededeling van opzegging door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling met wederzijdse instemming vóór het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere 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 21

Erkenning van de bewijzen en vergunningen

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 Gemeenschap, en die nog steeds geldig zijn, moeten door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig worden erkend met het oog op de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten, op voorwaarde dat de genoemde bewijzen of vergunningen zijn uitgereikt of gevalideerd overeenkomstig de minimumnormen die krachtens het Verdrag van Chicago werden vastgelegd. Elke afwijking van de normen van het Verdrag van Chicago moet aan de andere Overeenkomstsluitende Partij via een diplomatieke notawisseling worden meegedeeld.

ARTIKEL 22

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en elk amendement van deze overeenkomst moeten aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie voor registratie worden meegedeeld.

ARTIKEL 23

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst moet worden goedgekeurd overeenkomstig de grondwettelijke formaliteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij en zal in werking treden op de datum van de diplomatieke notawisseling die het volbrengen van de grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, bevestigt.

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

Gedaan te op, in drie exemplaren in de Nederlandse taal, de Franse taal en de Spaanse taal, de teksten zijnde gelijkelijk rechtsgeldig.

Voor de Regering
van de Republiek Ecuador,

Voor de Regering
van het Koninkrijk België,

BIJLAGE

ROUTETABEL

Afdeling 1

Routes die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk België mogen worden geëxploiteerd:

Punten in het Koninkrijk België – tussenliggende punten – punten in de Republiek Ecuador – verder gelegen punten.

Opmerkingen:

1. De tussenliggende punten of de verder gelegen punten kunnen bij elke vlucht worden overgeslagen voor zover de dienst in het Koninkrijk België begint en eindigt.
2. De afdeling 1 kent geen vijfdevrijheidsrechten toe. De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen de vijfdevrijheidsrechten apart toekennen.
3. De afdeling 1 kent geen cabotagerechten toe. De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen de cabotagerechten apart toekennen.

Afdeling 2

Routes die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Republiek Ecuador mogen worden geëxploiteerd:

Punten in de Republiek Ecuador – tussenliggende punten – punten in het Koninkrijk België – verder gelegen punten.

Opmerkingen:

1. De tussenliggende punten of de verder gelegen punten kunnen bij elke vlucht worden overgeslagen voor zover de dienst in de Republiek Ecuador begint en eindigt.
2. De afdeling 2 kent geen vijfdevrijheidsrechten toe. De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen de vijfdevrijheidsrechten apart toekennen.
3. De afdeling 2 kent geen cabotagerechten toe. De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen de cabotagerechten apart toekennen.