

Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas pour ce qui est des Antilles néerlandaises relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 08 février 2008

Le Gouvernement de la Région wallonne,

Sur la proposition du Ministre-Président, chargé des Relations internationales,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre-Président, chargé des Relations internationales, est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1er

L'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas pour ce qui est des Antilles néerlandaises relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 08 février 2008, sortira son plein et entier effet.

Article 2

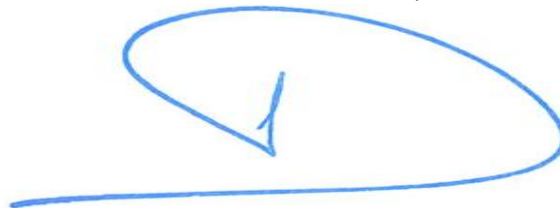
Sous réserve du troisième alinéa, les modifications à l'Accord, adoptées en application de l'article 20, paragraphes 1 et 3, l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas pour ce qui est des Antilles néerlandaises relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 08 février 2008, sortiront leur plein et entier effet.

Le Gouvernement wallon notifie au Parlement tout projet de modification de l'Accord tel que visé au premier alinéa.

Dans un délai de trois mois suivant la communication du Gouvernement visée à l'alinéa 2, le Parlement peut s'opposer à ce qu'une modification de l'Accord au sens de l'alinéa 1er, sorte son plein et entier effet.

Namur, le

*Le Ministre-Président et Ministre du Budget,
des Finances, de la Recherche
et du Bien-être animal,*



ADRIEN DOLIMONT

Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas pour ce qui est des Antilles néerlandaises relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 08 février 2008

Exposé des motifs

A. CONTEXTE ET OBJET DE L'ACCORD

1. Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

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

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

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

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

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

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

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

Ses dispositions, applicables aux Parties contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation des liaisons

aériennes spécifiées dans le « Tableau des routes » annexé au présent accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit :

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

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

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

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

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

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

B. LE CONTENU DE L'ACCORD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'article 12 traite de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au tableau des routes. Les programmes d'exploitation devront être soumis, par les entreprises de transport aérien désignées, pour approbation préalable aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

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

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

L'article 15 autorise, sur base de réciprocité, l'affectation de personnel expatrié sur le territoire de l'autre Partie contractante. La question des permis de travail et visas d'emplois y est traitée. Les entreprises de transport aérien désignées pourront librement opter pour l'engagement de leur propre personnel ou faire appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur ce territoire.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Annexe est constituée de deux sections.

Le « **Tableau des routes** » (sections 1 et 2) détermine les points (villes) au départ, via ou vers lesquels (dans le pays contractant ou au-delà) chaque entreprise de transport aérien désignée pourra assurer des services aériens aux conditions fixées dans l'accord. En l'occurrence, cette Annexe autorise l'exploitation de services aériens au départ, via ou vers n'importe quelle ville de n'importe quel pays. Il est toutefois précisé qu'aucun droit de trafic n'est accordé sur les points intermédiaires ou au-delà, à moins d'une entente entre les autorités de l'aviation civile des deux Parties. Toutefois, cette limitation ne s'applique pas aux points pour lesquels une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante a conclu un accord de partage de codes avec une entreprise de transport aérien d'un État tiers, à condition que cette dernière jouisse des droits de route nécessaires et des droits des troisième et quatrième libertés.

C. NATURE DE L'ACCORD SUR LE PLAN INTERNE

Conformément à la décision adoptée le 15 février 2017 par la Conférence interministérielle de Politique étrangère, il s'agit d'un traité à caractère mixte (Etat fédéral/Régions).

D. COMMENTAIRES DES ARTICLES DU DÉCRET D'ASSENTIMENT

Article 1^{er}

Cet article n'appelle aucun commentaire particulier.

Article 2

Cet article concerne les modifications à l'Accord.

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

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

THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

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

hereinafter referred to as the “Contracting Parties”;

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;
- c) the term "aeronautical authorities" means: in the case of the Kingdom of Belgium, the Ministry of Communications and Infrastructure, and in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport and Communications of the Netherlands Antilles or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- d) the terms "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e) the term "Territory" in the case of the Kingdom of Belgium means the land areas and the territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of the Kingdom of Belgium and in the case of the Kingdom of the Netherlands the land area of the Netherlands Antilles and the territorial waters adjacent thereto;
- f) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;
- g) the term "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- h) the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- i) the term "Change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;

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

ARTICLE 2

Grant of Rights

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

ARTICLE 3

Designation to operate services

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

ARTICLE 4

Authorisation to operate services

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

ARTICLE 5

Revocation or suspension of operating authorisation

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

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

ARTICLE 6

Application of laws and regulations

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

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

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

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

ARTICLE 7

Certificates, licences and safety

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

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

ARTICLE 8

Aviation Security

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

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

ARTICLE 9

User charges

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

ARTICLE 10

Ground handling provisions

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

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

ARTICLE 11

Customs and Excise

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

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

ARTICLE 12

Capacity

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

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

This shall likewise apply to later changes.

In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

ARTICLE 13

Change of gauge and code-share

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

ARTICLE 14

Tariffs

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

ARTICLE 15

Staff requirements

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

ARTICLE 16

Sales and revenues

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

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

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

ARTICLE 17

Exchange of information

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

ARTICLE 18

Consultations

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

ARTICLE 19

Settlement of disputes

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

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

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

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

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

ARTICLE 20

Modifications

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

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

ARTICLE 21

Termination

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

ARTICLE 22

Registration

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

ARTICLE 23

Entry into force

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

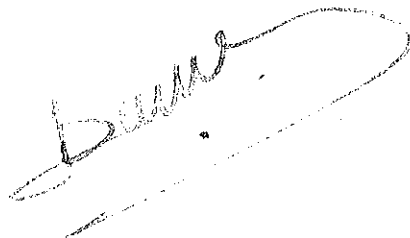
The Agreement shall come into force on the first day of the month following the date of the last notification.

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

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

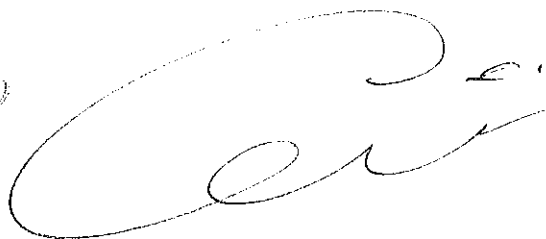
DONE in duplicate at Brussels, on this 5th day of February 2008, in the English language.

**FOR THE KINGDOM
OF BELGIUM:**

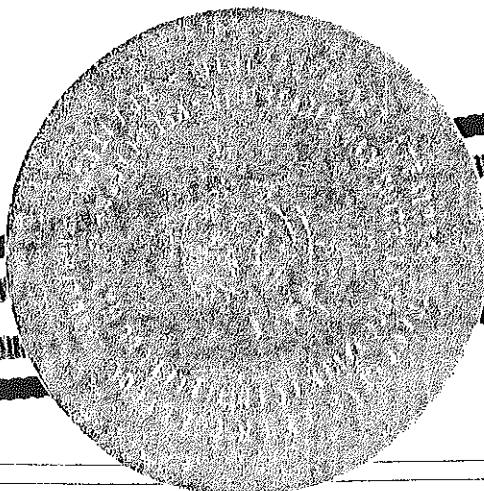


**Michel DAMAR,
President of the Board,
FPS Mobility and Transport**

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



**Ir. M.H.P.Ph. ADRIAENS,
Minister of Transport
and Communications
of the Netherlands Antilles**



ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

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

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

NOTES:

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

Section 2

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

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

NOTES:

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

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

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

ET

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

Ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

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

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

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

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1

Définitions

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

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

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

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

ARTICLE 2

Octroi de droits

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

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

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

ARTICLE 3

Désignation pour l'exploitation des services

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

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

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation des services

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

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

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

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

ARTICLE 5

Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

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

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

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

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

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

ARTICLE 6

Application des lois et règlements

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

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

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

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

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

ARTICLE 7

Certificats, brevets et licences, et sécurité

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

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

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1^{er} du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations conformément à l'article 17 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.

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

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

Met opmerkingen [ML1]: Il s'agit sans doute de l'article 18.

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

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

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

ARTICLE 8

Sûreté de l'aviation

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

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

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite

d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et qui lie les Parties contractantes.

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

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

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

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

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

ARTICLE 9

Droits d'utilisation

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

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

ARTICLE 10

Assistance en escale

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

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

ARTICLE 11

Droits de douane et d'accises

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 12

Capacité

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

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

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

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

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

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

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

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

Ceci s'applique également aux modifications ultérieures.

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

ARTICLE 13

Rupture de charge et partage de codes

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

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

ARTICLE 14

Tarifs

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

contractantes se limite à :

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

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

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

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

ARTICLE 15

Personnel

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

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

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

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

ARTICLE 16

Ventes et recettes

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17

Échange d'informations

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

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

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

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

ARTICLE 18 Consultations

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

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

ARTICLE 19 Règlement des différends

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

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

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

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit :

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 20 Modifications

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

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

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

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

ARTICLE 21

Dénonciation

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

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

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

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

ARTICLE 22

Enregistrement

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

ARTICLE 23

Entrée en vigueur

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

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

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

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

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

Pour le Royaume de Belgique :

**Pour le Royaume des Pays-Bas,
pour ce qui est des Antilles néerlandaises :**

ANNEXE

TABEAU DES ROUTES

Section 1

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

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

NOTES :

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

Section 2

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

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

NOTES :

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