

**No. 34728**

---

**Belgium  
and  
Trinidad and Tobago**

**Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Trinidad and Tobago on air transport (with annex). Brussels, 16 January 1991**

**Entry into force:** *16 January 1991 by signature, in accordance with article 22*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Belgium, 23 June 1998*

---

**Belgique  
et  
Trinité-et-Tobago**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles, 16 janvier 1991**

**Entrée en vigueur :** *16 janvier 1991 par signature, conformément à l'article 22*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Belgique, 23 juin 1998*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF  
BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TRINI-  
DAD AND TOBAGO ON AIR TRANSPORT

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of  
Trinidad and Tobago,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature  
at Chicago, on the 7th day of December 1944,<sup>1</sup>

Desiring to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the pur-  
pose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air trans-  
port,

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 amend-  
ments 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 Belgium, The Ministry of  
Communications and, in the case of the Republic of Trinidad and Tobago, the Minister re-  
sponsible for the subject of civil Aviation or, in both cases, any other authority or person  
empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

d) The terms "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and  
"Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles  
2 and 96 of the Convention;

e) The term "Designated airline" means an airline which has been designated and au-  
thorized in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;

f) 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;

---

1. United Nations, Treaty Series, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Con-  
vention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893,  
p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

g) 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;

h) 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;

i) The terms "aircraft equipment", "ground equipment", "aircraft stores", "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

#### *Article 2. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

c) To make stops in the said 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, an airline 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. Authorization to operate services*

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party pursuant to Article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant without delay to the airline so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable

provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

*Article 5. Revocation or suspension of operating authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorization or impose conditions, temporarily or permanently;

a) In the event of failure by such airline to satisfy them that it is qualified to fulfill 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 airline to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;

c) In the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

d) In the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

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 17 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 airline 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 airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its 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.

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 and licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized 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 recognize, 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 Organization, 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.

*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,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.<sup>3</sup>

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators 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.

---

1. United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

2. *Ibid.* vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.* vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (Corrigendum to volume 974).

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo 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 airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline 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 airline using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organizations. 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. Customs and Excise*

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline 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 airline 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 that designated airline.

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 airline of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;

b) Retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

c) Taken on board aircraft of the designated airline 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 airline 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 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 airline of one Contracting Party has 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 I of this article.

#### *Article II. Capacity*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline 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 airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides 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 than that designating the 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 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include inter alia 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 12. Change of gauge .*

The designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge in the territory of the other Contracting Party on the following conditions:

a) That the substitution is justified by reasons of economy of operation;

b) That the aircraft operating on the sector more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline shall operate only in connection with the aircraft on the nearer sector and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from or to be transferred into the latter, and the capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

c) That the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of aircraft is made, unless otherwise permitted by the Annex to this Agreement;

d) That in connection with any one aircraft flight into the territory of the other Contracting Party in which the change of aircraft is made, only one flight may be made out of that territory unless authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to operate more than one flight.

#### *Article 13. Tariffs*

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines.

2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines over all or part of the same route.

3. The tariffs shall be submitted to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting



Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 17 of this Agreement and endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 18 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement.

If within the period of ninety (90) days from the date of receipt of a notice of dissatisfaction a new tariff cannot be established, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this article shall apply.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article or article 18 of this Agreement.

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 4 of article 18 of this Agreement.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.

10. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this article, the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors.

The tariffs applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive than those of the said third and fourth freedom airlines.

#### *Article 14. Staff requirements*

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized 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 laws 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 15. 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. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, each Contracting Party grants to the designated airline 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 airline 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 airline of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by that airline 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 have effect if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption shall be in force between the two Contracting Parties.

#### *Article 16. Exchange of information*

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airline to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on

specified routes, together with amendments, exemption orders and authorized service patterns.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airline 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 airline 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 17. Consultations*

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close cooperation 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 [from] the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

#### *Article 18. 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 Organization 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 19. 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 20. Termination*

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

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 Organization.

*Article 21. Registration*

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

*Article 22. Entry into force*

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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 16th day of January 1991, in the English language.

For the Government of the Kingdom of Belgium:

MARK EYSKENS

For the Government of the Republic of Trinidad and Tobago:

TERRENCE BADEN-SEMPER

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of the Republic of Trinidad and Tobago

<u>Points of departure</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points in Belgium</u>	<u>Points beyond</u>
Points in Trinidad and Tobago	(*)	Point in Belgium	(*)

2. Routes of the Kingdom of Belgium

<u>Points of departure</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points in Trinidad and Tobago</u>	<u>Points beyond</u>
Points in Belgium	(*)	Point in Trinidad and Tobago	(*)

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Contracting Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.

(\*) Intermediate points and points beyond are at the choice of the designated airline.

[TRANSLATION — TRADUCTION]<sup>1</sup>

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET  
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE TRINITÉ-ET-TOBAGO  
RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago

Étant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944<sup>2</sup>;

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

Désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le domaine du transport aérien international;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article 1. Définitions*

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte ne requière une autre interprétation :

a) Le terme "La 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 tout amendement des Annexes ou de la Convention adopté en vertu des articles 90 et 94, pour autant que lesdits Annexes et amendements aient été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes;

b) Le terme "l'Accord" signifie le présent Accord, l'Annexe jointe audit Accord, ainsi que toute modification apportée à l'Accord ou à l'Annexe;

c) L'expression "autorités aéronautiques" signifie : dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications, et dans le cas de la République de Trinité-et-Tobago, le Ministre qui a l'Aviation civile dans ses attributions, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions exercées actuellement par lesdites autorités;

d) Les expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont les significations qui leur sont respectivement attribuées aux articles 2 et 96 de la Convention;

e) L'expression "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;

---

1. Translation supplied by the Government of Belgium -- Traduction fournie par le Gouvernement belge.  
2. Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

f) L'expression "services convenus" désigne les services aériens réguliers pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord;

g) Le terme "tarifs" désigne les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions d'application desdits prix, y compris les prix et les conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exclusion cependant des rémunérations et des conditions relatives au transport de courrier;

h) L'expression "rupture de charge" signifie l'exploitation d'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée, de telle manière qu'une section de la route est desservie par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;

i) Les expressions "équipement de bord", "équipement au sol", "provisions de bord", "pièces de rechange" ont les significations qui leur sont respectivement attribuées dans l'Annexe 9 à la Convention.

#### *Article 2. Octroi de droits*

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante :

a) Survoler son territoire sans y atterrir;

b) Effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) Dans l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, effectuer des escales sur ledit territoire 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. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

#### *Article 3. Désignation en vue de l'exploitation des services*

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par note diplomatique à l'autre Partie contractante, une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour la première Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler, par note diplomatique 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 émanant de l'une des Parties contractantes aux termes de l'article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie con-



tractante, en conformité avec les lois et règlements de cette dernière, accorderont sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations appropriées en vue de l'exploitation des services convenus pour lesquels ladite entreprise de transport aérien a été désignée.

2. Dès réception desdites autorisations, l'entreprise de transport aérien pourra commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en tout ou en partie, pour autant qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord et que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

#### *Article 5. Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation*

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante auront le droit, à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, à titre temporaire ou permanent, les autorisations mentionnées à l'article 4 :

a) Lorsque ladite entreprise de transport aérien ne peut leur démontrer qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement, en conformité avec la Convention, à l'exploitation de services aériens internationaux;

b) Lorsque dans l'exploitation des services, ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux conditions prescrites en vertu du présent Accord;

c) Lorsque ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la première Partie contractante;

d) Lorsque les autorités aéronautiques n'ont pas reçu la preuve qu'une part substantielle de la propriété et la direction effective de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ou de ressortissants de celle-ci.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates en vue d'éviter des infractions aux lois et règlements mentionnés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne pourront être exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 17 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 la navigation aérienne internationale, ou encore l'exploitation et la navigation desdits aéronefs, devront être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, à l'entrée et durant le séjour sur ledit territoire, ainsi qu'au moment de quitter ce dernier.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, le congé, le transit, l'immigration, les passeports, les douanes, les devises, les mesures sanitaires et la quarantaine devront être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, par ses équipages et passagers ou en leur nom ainsi que pour les mar-

chandises et le courrier, pendant le transit par le territoire de la première Partie contractante, à l'entrée et durant le séjour sur ledit territoire, ainsi qu'au moment de quitter ce dernier.

Les passagers en transit par le territoire de l'une des Parties contractantes seront soumis tout au plus à un contrôle simplifié.

3. Dans l'application de ses règlements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ou dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de circulation aérienne et installations connexes sous son autorité, aucune des Parties contractantes ne pourra accorder la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux similaires.

#### *Article 7. Certificats, brevets et licences*

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, pour autant que lesdits certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies sur la base des dispositions de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention, et si cette différence a été portée à la connaissance de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront 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 une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols constitue un motif d'application de l'article 5 du présent Accord.

#### *Article 8. Sûreté de l'aviation*

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation d'assurer, dans leurs rapports mutuels, la protection de l'aviation civile contre les agissements illicites fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire en vue de prévenir toute capture illicite d'aéronefs et tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre forme de menace à l'encontre de la sûreté de l'aviation.

3. Les Parties contractantes se conformeront 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<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à la Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup> et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>.

4. Dans leurs rapports mutuels, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et reprises dans les Annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés à leur registre ou des exploitants qui ont le siège principal de leur activité ou leur résidence permanente sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions en matière de sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante s'engage à observer les mesures en matière de sûreté prescrites par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et à prendre les dispositions appropriées pour l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages à main ainsi que des marchandises avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examinera également avec bienveillance toute demande que l'autre Partie contractante lui adresserait en vue d'obtenir, face à une menace précise, des mesures de sûreté spéciales pour ses aéronefs ou ses passagers.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronefs ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne est commis, ou qu'il y a menace d'un tel acte, les Parties contractantes se prêteront assistance en facilitant les communications et toutes autres mesures destinées à mettre fin rapidement et sans risques à de tels actes ou menaces.

7. Si l'une des Parties contractantes déroge aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de la première Partie. L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante dans les trente (30) jours constitue un motif d'application de l'article 5 du présent Accord.

#### *Article 9. Taxes d'utilisation*

1. Les taxes imposées sur le territoire de l'une des Parties contractantes à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ne pourront être supérieures à celles imposées à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encouragera ses autorités habilitées à percevoir lesdites taxes et l'entreprise de transport aérien désignée utilisant les services et installations à se consulter, si possible, par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises

---

1. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

2. *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

3. *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

de transport aérien. Les utilisateurs seront informés suffisamment à l'avance de tout projet de modification des taxes d'utilisation afin qu'ils puissent donner leur avis avant que ces modifications ne soient introduites.

*Article 10. Douanes et accises*

1. Chaque Partie contractante exemptera l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accise, 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 biens destinés à être utilisés ou qui sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante exploitant les services convenus, ainsi que sur 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 cette entreprise de transport aérien désignée.

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

a) Qu'ils soient introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte mais ne soient pas aliénés sur le territoire de la première Partie contractante;

b) Qu'ils soient conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;

c) Qu'ils soient embarqués à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée 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 de bord, l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient été aliénés d'une autre manière en conformité avec les règlements douaniers.

4. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes.

5. Les exemptions prévues par le présent article seront également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu, avec une entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie contractante, des arrangements en vue du prêt ou de la cession, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de biens spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

*Article 11. Capacité*

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

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que cette dernière assure 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 seront en rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif fondamental d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables 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 qui sont embarqués ou débarqués en des points des routes spécifiées situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'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 établis par les entreprises de transport aérien des États de la région;

c) Aux exigences afférentes à l'exploitation de services de long-courriers.

5. Au plus tard 30 jours avant la date de début d'exploitation de tout service convenu, les entreprises de transport aérien désignées soumettront pour approbation leurs programmes de vol aux autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes. Lesdits programmes comprendront notamment le type de service, les aéronefs devant être utilisés, les fréquences et les horaires des vols.

Toute modification ultérieure sera soumise à la même procédure.

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

*Article 12. Rupture de charge*

L'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pourra effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie contractante aux conditions suivantes :

a) La substitution est justifiée par des impératifs de rentabilité de l'exploitation;

b) L'aéronef assurant le service sur la section la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien assurera ce service uniquement

en correspondance avec l'aéronef desservant la section la plus proche, et son horaire devra être établi en conséquence; le premier arrivera au point de rupture de charge dans le but de prendre à bord le trafic provenant du second ou de débarquer du trafic destiné à celui-ci, et la capacité sera fixée prioritairement en fonction de cet objectif;

c) L'entreprise de transport aérien ne pourra se présenter, aux yeux du public, que ce soit par des moyens publicitaires ou autres, comme assurant un service dont l'origine se situe au point où a lieu la rupture de charge, sauf dispositions contraires dans l'Annexe au présent Accord;

d) Pour tout vol à destination du territoire de l'autre Partie contractante où s'effectue la rupture de charge, un vol seulement sera permis au départ de ce territoire, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'autorisent plus d'un vol.

### *Article 13. Tarifs*

1. Les Parties contractantes permettront qu'un tarif relatif à une des routes spécifiées dans l'Annexe soit établi par chacune des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces dernières.

2. Les tarifs appliqués au transport sur des services convenus à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers et, lorsque cela est jugé souhaitable, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes et devront être reçus par elles au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; les autorités aéronautiques pourront accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désaccord à propos du tarif qui leur a été soumis, ce tarif sera considéré comme approuvé et entrera en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

Dans le cas où les autorités aéronautiques acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, elles peuvent également convenir de réduire à moins de 30 jours le délai imparti pour faire connaître leur désaccord.

4. Dans le cas où les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ont notifié leur désaccord comme prévu au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront conformément à l'article 17 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

### *Article 14. Dispositions en matière de personnel*

1. L'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sera autorisée, sur base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante les re-

présentants, ainsi que le personnel d'exploitation et des secteurs commercial et technique nécessaires à l'exploitation des services convenus.

2. L'entreprise de transport aérien désignée pourra, à son gré, satisfaire ces besoins en recourant à son propre personnel, de quelque nationalité que ce soit, ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de cette Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante. En conformité avec lesdits lois et règlements, chacune des Parties contractantes accordera, sur base de réciprocité et dans le plus bref délai possible, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents similaires nécessaires aux représentants et au personnel mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

4. Dans les limites autorisées par les lois nationales, les deux Parties contractantes exempteront le personnel assurant certains services et fonctions temporaires de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents similaires.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne sont plus d'accord sur un tarif établi, elles en aviseront les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les entreprises de transport aérien désignées essaieront, si nécessaire, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de nonante (90) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie a reçu notification, un nouveau tarif ne peut être établi, les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliqueront.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 18 du présent Accord.

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie contractante ne l'ont pas approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes veilleront à ce que les tarifs appliqués et perçus soient conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et ne fassent pas l'objet de remises.

10. Sans préjudice de l'application des dispositions des paragraphes précédents du présent article, les entreprises de transport aérien désignées seront autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air. Les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air ne pourront appliquer des tarifs moins élevés ni des conditions tarifaires moins restric-

tives que ceux/celles desdites entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

#### *Article 15. Ventes et recettes*

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

Toute personne pourra acquérir librement lesdits titres de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite entreprise de transport aérien.

2. Sous réserve des lois et règlements de chacune des Parties contractantes, chaque Partie contractante accordera à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent de recettes réalisées par ladite entreprise sur son territoire. Lesdits transferts se feront sur la base des taux de change officiels 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 des changes pour les paiements courants et applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe, sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chacune des Parties contractantes exemptera, sur base de réciprocité, l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de toute forme de taxe sur les revenus ou les bénéfices que ladite entreprise de transport aérien tire, 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 s'appliquera pas si une Convention en vue d'éviter la double imposition et prévoyant une exemption similaire est en vigueur entre les deux Parties contractantes.

#### *Article 16. 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 leur entreprise de transport aérien désignée respective en vue de l'exploitation de services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou à travers ce dernier; elles échangeront notamment des copies des certificats et des autorisations en cours pour les services sur les routes spécifiées, ainsi que des modifications, des décisions d'exemption et des tableaux de services autorisés.

2. Chaque Partie contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, horaires, y compris toute modification y apportée, ainsi que toute autre information pertinente concernant l'exploitation des services con-



venus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information 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 son entreprise de transport aérien désignée fournisse 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 17. Consultations*

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration dans toutes les matières relatives à l'application et à l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours de la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

#### *Article 18. Règlement des différends*

1. Si un différend survient 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 pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, ou encore l'une ou l'autre Partie contractante pourra soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral sera constitué comme suit :

Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles aura reçu de l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres désigneront de commun accord un troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Le troisième arbitre devra être un ressortissant d'un État tiers; il agira en qualité de Président du tribunal et déterminera le lieu où siègera le tribunal.

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

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

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie contractante sera fondée à demander l'application de l'article 5 du présent Accord.

5. Les Parties contractantes supporteront à parts égales les dépenses du tribunal arbitral.

#### *Article 19. Modifications*

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une des dispositions du présent Accord, elle pourra demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui pourront avoir lieu au niveau des autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si une convention multilatérale de caractère général en matière de transports aériens, liant les deux Parties contractantes, entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu conformément au paragraphe 1 du présent article afin de déterminer dans quelle mesure les dispositions de la convention multilatérale affectent les dispositions du présent Accord.

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

#### *Article 20. Dénonciation*

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

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

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

#### *Article 21. Enregistrement*

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

#### *Article 22. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

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

Fait à Bruxelles, le 16 janvier 1991, en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

M. MARK EYSKENS

Pour le Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago :

M. TERRENCE BADEN-SEMPER

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de la République de Trinité-et-Tobago

<u>Points de départ</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Points en Belgique</u>	<u>Points au-delà</u>
Points en Trinité-et-Tobago	(*)	Point en Belgique	(*)

2. Routes du Royaume de Belgique

<u>Points de départ</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Points en Trinité-et Tobago</u>	<u>Points au-delà</u>
Points en Belgique	(*)	Point en Trinité et Tobago	(*)

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes pourront, sur un vol ou sur tous les vols, omettre un ou plusieurs points situés sur les routes convenues ou les desservir dans un ordre différent, à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont ces entreprises possèdent la nationalité.

(\*) Le choix des points intermédiaires et des points au-delà sera laissé aux entreprises de transport aérien désignées.