

No. 35098

**Belgium
and
Comoros**

Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Islamic Federal Republic of Comoros relating to air transport (with annex). Brussels, 6 September 1990

Entry into force: 6 September 1990 by signature, in accordance with article 22

Authentic text: *French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 22 September 1998*

**Belgique
et
Comores**

Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République fédérale Islamique des Comores relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles, 6 septembre 1990

Entrée en vigueur : 6 septembre 1990 par signature, conformément à l'article 22

Texte authentique : *français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 22 septembre 1998*

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE ISLAMIQUE
DES COMORES RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume de Belgique d'une part, et le Gouvernement de la République fédérale islamique des Comores d'autre part,

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944¹,

Désirant conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, et de promouvoir dans la plus large mesure possible, toute forme de coopération utile dans le secteur des transports aériens,

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article I. Définitions

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

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

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

c) Le terme "Autorités aéronautiques" signifie dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications et, dans le cas des Comores le Ministère chargé de l'Aviation Civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

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

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

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

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

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

i) Les termes "équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange" ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'annexe 9 de la Convention.

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, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;

b) Faire des escales non commerciales dans ledit territoire; et

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

2. Rien dans le paragraphe 1 du présent article ne saurait être interprété comme conférant à l'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 entreprise 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 adresser à l'autre Partie Contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et de désigner une autre.

Article 4. Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes aux termes de l'article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Dès réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

Article 5. Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation des services

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

a) Si l'entreprise en cause ne peut prouver qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation du service aérien international;

b) Si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint les conditions énoncées dans le présent Accord;

c) Si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;

d) Si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants. Cette disposition ne s'applique pas aux entreprises communes visées à l'article 3 alinéa 2.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 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 un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée 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 l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante et par ses équipages et ses passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

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

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera 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 qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

Article 7. Certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés 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, 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, aux fins de vols effectués au-dessus 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 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'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 5 du présent Accord.

Article 8. Sûreté de l'aviation

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

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

3. Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illi-cites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³.

4. Les Parties Contractantes dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur le territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

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

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

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

Article 9. Droits d'utilisation

1. Les droits imposés 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 doivent pas être 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 l'entreprise de transport aérien désignée qui utilise les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives

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

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

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

des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements.

Article 10. Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie Contractante exempte l'entreprise de transport aérien désignée 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 (y compris les boissons, le tabac et d'autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée 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 cette entreprise désignée.

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

a) Introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ou pour son compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie Contractante;

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

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

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

Article 11. Capacité

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

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

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

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné 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 assurés par les entreprises de transport aérien des Etats de la région; et

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

5. Les entreprises de transports aériens soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols.

Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure.

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

Article 12. Rupture de charge

L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes peut effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux conditions suivantes :

a) La substitution est justifiée pour des raisons de rentabilité;

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 le service uniquement

en correspondance avec l'aéronef desservant la section la plus proche et son horaire sera établi en conséquence; le premier arrivera au point de substitution pour prendre à bord du trafic transbordé du deuxième ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce dernier, et la capacité sera déterminée en tenant principalement compte de ce but;

c) L'entreprise de transport aérien ne peut se présenter au public par voie de publicité ou d'autres moyens, comme offrant un service à partir du point où s'effectue le changement d'aéronefs, à moins de stipulation contraire dans l'Annexe au présent Accord;

d) Dans le cas de tout vol à destination du territoire de l'autre Partie Contractante où s'effectue le changement d'aéronefs, un seul vol est permis en provenance 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 admettront qu'un tarif sur une des routes spécifiées dans l'Annexe sera établi par une des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte 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, s'il convient, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la même route.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes et reçus par elles au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques peuvent 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 exprimé leur désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les tarifs seront considérés comme approuvés et entreront en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un désaccord a été exprimé conformément au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes tiendront des consultations conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du 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 doivent en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et les entreprises de transport aérien désignées doivent essayer, si nécessaire, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de l'avis de désaccord, un nouveau tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliquent.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient 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 l'autre Partie Contractante ne l'ont approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de s'assurer que les tarifs imposés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et qu'ils ne font pas l'objet de rabais.

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

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

Article 14. Personnel

1. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes est autorisée, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

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

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

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

Article 15. Ventes et recettes

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a 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 de tels 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 dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

2. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par ladite entreprise 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 l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que ladite entreprise tire, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

Article 16. Echange d'information

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

2. Chaque Partie Contractante veillera à ce que 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, tableaux, y compris les modifications y apportées, ainsi que toute information pertinente concernant l'exploitation des services convenus,

y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information requise propre à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

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 sur toutes les questions touchant l'application des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

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

Article 18. 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 de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

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

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

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

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

5. Les frais d'arbitrage seront partagés également entre les Parties Contractantes.

Article 19. 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 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 20. Dénonciation

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

Cette notification sera 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 autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Bruxelles, le 6 septembre 1990, en double exemplaire, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:

R. URBAIN
Ministre du Commerce extérieur

Pour le Gouvernement de la République fédérale islamique des Comores:

A. MLAHAILI
Ambassadeur

ANNEXE

TABEAU DES ROUTES

1. Route de la Belgique

<u>Points au</u>	<u>Points</u>	<u>Points aux</u>	<u>Points</u>
<u>départ</u>	<u>intermédiaires</u>	<u>Comores</u>	<u>au-delà</u>
Points en	(*)	Point aux	(*)
Belgique		Comores	

2. Route des Comores

<u>Points au</u>	<u>Points</u>	<u>Points en</u>	<u>Points</u>
<u>départ</u>	<u>intermédiaires</u>	<u>Belgique</u>	<u>au-delà</u>
Points aux	(*)	Point en	(*)
Comores		Belgique	

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues et aussi les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.

(*) Points intermédiaires et au-delà au choix de la compagnie aérienne désignée.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
KINGDOM OF BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE ISLAMIC
FEDERAL REPUBLIC OF THE COMOROS

The Government of the Kingdom of Belgium, on the one hand, and the Government of the Islamic Federal Republic of the Comoros, on the other,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944¹,

Desiring to conclude an agreement supplementary to that Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories, and to promote, to the fullest extent possible, all forms of useful cooperation in the air transport sector,

Wishing to guarantee the highest level of safety and security in international air transport,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof provided that those annexes and amendments apply to both Contracting Parties or have been ratified by them;

(b) The term "Agreement" means this Agreement, the annex hereto and any amendments which may be made to them;

The term "aeronautical authorities" means, in the case of Belgium, the Ministry of Communications and, in the case of the Comoros, the Ministry of Civil Aviation or, in both cases, any authority or person authorized to perform the functions at present exercised by the said authorities;

(d) The terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings assigned to them in articles 2 and 96 of the Convention;

(e) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with articles 3 and 4 of this Agreement;

(f) The term "agreed services" means the regular air services for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or combined, on the routes specified in the annex to this Agreement;

1. United Nations, Treaty Series, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, 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, luggage and cargo, and the conditions under which those prices apply, including the prices and conditions relating to agency services and other ancillary services, but excluding payments and conditions relating to the carriage of mail;

(h) The term "cargo breakdown" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that the service is operated, over one section of the route, by aircraft having a capacity other than that used over another section;

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

Article 2. Granting of rights

1. Unless otherwise stipulated in the annex, each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the purpose of the operation of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

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

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

To make stops in the said territory, during the operation of the routes specified in the annex, in order to take on and put down passengers, cargo and mail carried in international traffic, separately or combined.

2. Nothing in paragraph 1 of this article should be interpreted as conferring on the designated airline of one Contracting Party the right to take on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail in order to carry them, for remuneration or under a charter contract, to another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation for the operation of services

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by a diplomatic note addressed to the other Contracting Party, an airline for the operation of the agreed services on the routes specified in the annex in respect of that Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by a diplomatic note addressed to the other Contracting Party, the designation of an airline and to designate another airline.

Article 4. Operating authorization

1. On receipt of a notice of designation issued by one Contracting Party under article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, in accordance with its laws and regulations, immediately grant the airline so designated the necessary authorization to operate the agreed services for which the airline has been designated.

2. On receipt of the said authorization, the airline may at any time begin to operate the agreed services, in whole or in part, on condition that it complies with the applicable pro-

visions of this Agreement and provided that the tariffs have been 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 refuse, revoke, suspend or attach conditions to, temporarily or permanently, the authorizations referred to in article 4 of this Agreement in respect of the airline designated by the other Contracting Party:

(a) If the airline in question cannot prove that it is able to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by the said authorities in accordance with the Convention in respect of the operation of the international air service;

(b) If, in the operation of the services, the airline in question violates the conditions specified in this Agreement;

If the airline in question does not comply with the laws and regulations of the said Contracting Party;

(d) If it has not been proved that substantial ownership and effective control of the airline in question are vested in the Contracting Party which designated the airline or its nationals. This provision shall not apply to the joint airlines referred to in article 3, paragraph 2.

2. Unless it is essential to take immediate steps to prevent infractions of the aforementioned laws and regulations, the rights specified in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with article 17 of this Agreement.

Article 6. Application of laws and regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing the entry into, stay in and departure from its territory of aircraft engaged in an international air service and the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or exit from or while within in the territory of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory, transit, immigration, passports, customs, currency, health formalities and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by its crew and passengers or on their behalf and in respect of the cargo and mail in transit, upon entry into, exit from or stay in the territory of the other Contracting Party.

Passengers in transit in the territory of either Contracting Party shall be subject only to summary control.

3. Neither of the Contracting Parties shall grant preference to its own airline or to any other airline over an airline of the other Contracting Party providing similar international services in the application of its regulations referred to in paragraphs 1 and 2 of this article

and in respect of the use of its airports, airways, traffic services and related facilities under its control.

Article 7. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one Contracting Party shall, if they have not expired, be recognized as valid by the other Contracting Party for the operation of the agreed services on the routes specified in the annex, provided that the said certificates of airworthiness, certificates of competency and licences have been issued or validated in conformity with the standards established under the Convention.

However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize as valid for the purpose of flights over its territory certificates of competency and licences issued to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates of airworthiness, certificates of competency and licences referred to in this article have been issued or validated according to standards which differ from those established under the Convention and if the difference has been notified to the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with article 17 of this Agreement in order to ensure that the standards in question are acceptable to them. Failure to reach a satisfactory understanding on questions relating to flight security shall justify the application of article 5 of this Agreement.

Article 8. Aviation security

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

2. The Contracting Parties shall, upon request, provide all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crews, aircraft, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of aviation.

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 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.³

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation, insofar as those provisions apply to the said Parties; they shall require operators of aircraft of

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.

their registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in their territory, and operators of airports in their territory, to act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party shall undertake to comply with the security provisions which the other Contracting Party requires for entry into its territory and to take adequate measures to ensure the inspection of passengers and crews and their carry-on items, as well as of cargo, prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give careful and sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to protect its aircraft or passengers against a particular threat.

6. When an incident of unlawful seizure of an aircraft or any other unlawful act against the safety of passengers, crews, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, or when there is a threat of such an incident, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and taking other appropriate measures intended to terminate such incident or threat thereof swiftly and safely.

7. If one Contracting Party deviates from the provisions relating to aviation security set forth in this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the said Party. Failure to reach a satisfactory understanding within a period of thirty (30) days shall justify the application of article 5 of this Agreement.

Article 9. User fees

1. Fees imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other air navigation facilities by 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 operating similar international services.

2. Each Contracting Party shall encourage the holding of consultations between its competent authorities responsible for charging the fees and the designated airline using the services and facilities, if possible through organizations representative of the airlines. Any proposals for changes in the user fees must be submitted with reasonable advance notice in order to enable the parties to express their views before the changes are made.

Article 10. Customs and excise duties

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise duties, inspection costs and other national, regional or local taxes and duties on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, standard aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores (including beverages, tobacco and other products to be sold in limited quantities to passengers during the flight) and other items intended solely for the operation or maintenance of the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party operating the agreed services, as well as on stocks of tickets, air waybills, printed matter bearing the in-

signia of the airline and current publicity material distributed free of charge by that designated airline.

2. The exemptions granted under this article shall apply to the items mentioned in paragraph 1 of this article, whether or not those items are used or consumed entirely in the territory of the Contracting Party granting the exemption, when they are:

(a) Introduced into the territory of one Contracting Party by, or on behalf of, the designated airline of the other Contracting Party, provided that they are not disposed of in the territory of the said Contracting Party;

(b) Retained on board the aircraft of the designated airline of one Contracting Party on arrival in, or departure from, the territory of the other Contracting Party;

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 the operation of the agreed services.

3. The standard equipment of aircraft and the ground equipment, as well as the supplies and provisions generally retained on board the aircraft of the airline designated by one Contracting Party may not be unloaded in the territory of the other Contracting Party without the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the surveillance of the said authorities until they are re-exported or disposed of in some other manner in conformity with the customs regulations.

4. Luggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.

5. The exemptions provided for in this article shall also be granted when the airline designated by one Contracting Party has concluded arrangements with another airline which enjoys the same exemptions from the other Contracting Party, with a view to the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this article.

Article 11. Capacity

1. The airlines of the two Contracting Parties shall enjoy fair and equal opportunities in the operation of the agreed services between their respective territories and beyond on the routes specified in the annex to this Agreement.

2. In the operation of the agreed services, the airline designated by one Contracting Party shall take into account the interests of the airline designated by the other Contracting Party so as not to affect unduly the services operated by the latter over the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the airlines designated by the Contracting Parties shall bear a reasonable relationship to the needs of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of sufficient capacity to meet current and normally foreseeable requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which designated the airline and the countries of final destination.

4. The carriage of passengers, cargo and mail taken on and put down at points on the specified routes situated in the territory of States other than the State which designated the airline shall be effected in conformity with the general principle that the capacity should be adapted to:

(a) The traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which designated the airline;

(b) The traffic requirements of the region served by the airline, taking into account the other services operated by the airlines of the States of the region; and

The requirements for the operation of long-distance air services.

5. The airlines shall, no later than 30 days before beginning to operate an agreed service, submit operating programmes to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties for approval. The said programmes shall include, inter alia, the type of service, the type of aircraft, the frequency of service and the flight schedules.

This shall also apply to any subsequent amendment.

In particular cases, this time period may be reduced with the consent of the said authorities.

Article 12. Cargo breakdown

The airline designated by one Contracting Party may effect a cargo breakdown in the territory of the other Contracting Party under the following conditions:

(a) The change of aircraft is justified for reasons of cost-effectiveness;

(b) The aircraft operating the service over the furthestmost section of the territory of the Contracting Party which designated the airline operates the service solely by connecting with the aircraft operating over the nearest section, and its schedule is determined accordingly; the first aircraft arrives at the point at which the change of aircraft is to take place to take on board the traffic transferred from the second aircraft or to put down traffic to be taken on board by the latter, and the capacity will be determined mainly having regard to that purpose;

The airline may not present itself to the public by advertising or other means as offering a service from the point at which the change of aircraft takes place, unless otherwise stipulated in the annex to this Agreement;

(d) In the case of any flight to the territory of the other Contracting Party in which the change of aircraft is to take place, a single flight from that territory is permitted, unless the aeronautical authorities of the other Contracting Party authorize more than one flight.

Article 13. Tariffs

1. The Contracting Parties shall allow a tariff in respect of one of the routes specified in the annex to be determined by one of the designated airlines, if possible after consultation between the airlines.

2. The tariffs to be charged for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be determined at reasonable levels, having due regard to all relevant factors, in-

cluding cost of operation, reasonable profit, characteristics of the service, the interests of users and, if appropriate, the tariffs charged by other airlines operating over all or part of the same route.

3. The tariffs shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties and received by them at least forty-five (45) days before the date proposed for their entry into force. The aeronautical authorities may agree to a shorter time period in particular cases.

If, within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not expressed their disagreement to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, the tariffs shall be deemed to be approved and shall enter into force on the date indicated in the proposed tariff.

If they agree to a shorter time period for the presentation of a tariff, the aeronautical authorities may also agree that the time period within which notice of disagreement must be given shall be less than thirty (30) days.

4. If disagreement has been expressed in accordance with paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with the provisions of article 17 of this Agreement and shall endeavour to determine a tariff by mutual agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this article, or on a tariff which they should determine in accordance with 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 Contracting Party are no longer in agreement about a tariff that has been determined, they shall advise the aeronautical authorities of the other Contracting Party accordingly and the designated airlines shall endeavour, if necessary, to reach agreement.

If, within a period of ninety (90) days from the date of receipt of notice of disagreement, a new tariff cannot be determined in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this article, the procedures referred to in paragraphs 4 and 5 of this article shall apply.

7. The tariffs determined in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs are determined in accordance with the provisions of this article or article 18 of this Agreement.

8. No tariff shall enter into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it, subject to the provisions of article 18, paragraph 4, of this Agreement.

9. The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs imposed and charged are in conformity with the tariffs which they have approved and that they are not subject to reductions.

10. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this article, the designated airlines shall be authorized to compete, on the sections of the agreed services over which they exercise traffic rights under the fifth freedom of the air,

with the tariffs applied by the airlines serving the same sections under the third and fourth freedoms of the air.

The prices applied by the airlines operating the services under the fifth freedom of the air shall be no higher, and their tariff conditions shall be no less restrictive, than those of the said airlines operating services under the third and fourth freedoms of the air.

Article 14. Personnel

1. The airline designated by one Contracting Party shall be authorized, on a basis of reciprocity, to assign to the territory of the other Contracting Party the representatives and employees in the commercial, operational and technical sectors required for the operation of the agreed services.

2. At the choice of the designated airline, these personnel needs may be met either by its own personnel or by calling on the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to provide such services in the said territory.

3. The said representatives and employees shall comply with the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party. In conformity with those laws and regulations, each Contracting Party shall, on a basis of reciprocity and with the minimum delay, issue work permits, work visas or other similar documents necessary to the representatives and employees mentioned in paragraph 1 of this article.

4. To the extent that their national laws permit, the two Contracting Parties shall exempt the personnel providing certain temporary services and functions from the requirement to obtain work permits, work visas or other similar documents.

Article 15. Sales and receipts

1. Each designated airline shall have the right to sell air tickets in the territory of the other Contracting Party, directly and, if it so chooses, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell such air tickets in the currency of that territory or, if it so chooses, in the freely convertible currencies of other countries.

Any person may buy such tickets in the currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party shall grant the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure of the said airline in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official rates of exchange used for current payments or, where there is no official exchange rate, on the basis of the market rates of exchange for current payments, applicable on the date of the submission of the request for transfer by the designated airline of the other Contracting Party; they shall not be liable to any taxes or charges except for those which the banks normally require for such operations.

3. Each Contracting Party shall, on a basis of reciprocity, grant the designated airline of the other Contracting Party an exemption from any form of taxes on the income or profits

which the said airline derives, in the territory of the first Contracting Party, from the operation of air services, and from any tax on sales or capital.

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

Article 16. Exchange of information

1. The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall exchange information as rapidly as possible concerning the current authorizations issued to their respective designated airlines for the operation of services to, through or from the territory of the other Contracting Party, including copies of certificates of airworthiness and current authorizations for services on the specified routes, as well as any modifications, exemption orders and authorized route schedules.

2. Each Contracting Party shall ensure that its designated airline provides the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as far in advance as possible, with copies of the tariffs, route schedules, including any amendments made thereto, and any relevant information concerning the operation of the agreed services, including information relating to the capacity offered on each of the specified routes, and any other information required to prove to the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the provisions of this Agreement are being duly respected.

3. Each Contracting Party shall ensure that its designated airline provides the aeronautical authorities of the other Contracting Party with statistics relating to the traffic carried on the agreed services with an indication of the taking up and putting down points.

Article 17. Consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time in order to ensure close collaboration on all questions relating to the application of the provisions of this Agreement and its annex.

2. In the absence of an understanding to the contrary between the two Contracting Parties, such consultations shall begin within sixty (60) days of the date of receipt of a request to that effect.

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, at the choice of either Contracting Party, to a tribunal of three arbitrators.

3. The arbitral tribunal shall be constituted in the following manner: each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel re-

questing arbitration. Those two arbitrators shall agree to appoint the 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 venue for the arbitration.

If either Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the period of time specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period of time 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 may be.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or ruling handed down in accordance with paragraphs 2 and 3 of this article.

If either Contracting Party fails to comply with such a decision, the other Contracting Party may apply article 5 of this Agreement.

5. The costs of arbitration shall be shared equally between the Contracting Parties.

Article 19. Amendments

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Those consultations, which may take place between the aeronautical authorities and may be conducted either in discussions or in writing, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. If a general multilateral convention on air transport binding on the two Contracting Parties enters into force, the provisions of that convention shall prevail. Consultations may take place, in accordance with paragraph 1 of this article, for the purpose of determining to what extent this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

3. Any amendment agreed upon following the said consultations shall enter into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 20. Termination

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

Such notice shall be sent at the same time 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 said notice is withdrawn by mutual agreement before the end of that 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 date of 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 authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Brussels, on 6 September 1990, in duplicate, both texts being equally authentic.

For the Government of the Kingdom of Belgium:

R. URBAIN
Minister of Foreign Trade

For the Government of the Islamic Federal Republic of the Comoros:

A. MLAHAILI
Ambassador

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. Belgian route

<u>Departure</u>	<u>Intermediate</u>	<u>Points in</u>	<u>Points</u>
<u>Points</u>	<u>Points</u>	<u>The Comoros</u>	<u>Beyond</u>
Points in	(*)	Point in the	(*)
Belgium		the Comoros	

2. Comoros route

<u>Departure</u>	<u>Intermediate</u>	<u>Points in</u>	<u>Points</u>
<u>Points</u>	<u>Points</u>	<u>Belgium</u>	<u>Beyond</u>
Points in	(*)	Point in	(*)
the Comoros		Belgium	

The designated airlines of the two Contracting Parties may omit calling at one or more of the points on the agreed routes and may serve the points in a different order on any flight provided that the departure or arrival point is situated in their country of nationality.

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