

**No. 39267**

---

**Belgium  
and  
Russian Federation**

**Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Russian Federation (with annex). Brussels, 8 December 1993**

**Entry into force:** *17 April 2002 by notification, in accordance with article 21*

**Authentic texts:** *Dutch, English, French and Russian*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Belgium, 28 March 2003*

---

**Belgique  
et  
Fédération de Russie**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la Fédération de Russie relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles, 8 décembre 1993**

**Entrée en vigueur :** *17 avril 2002 par notification, conformément à l'article 21*

**Textes authentiques :** *néerlandais, anglais, français et russe*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Belgique, 28 mars 2003*

[ DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS ]

OVEREENKOMST  
INZAKE LUCHTVERVOER  
TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE  
EN  
DE REGERING VAN DE RUSSISCHE FEDERATIE

---

OVEREENKOMST  
INZAKE LUCHTVERVOER  
TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË  
EN  
DE REGERING VAN DE RUSSISCHE FEDERATIE

---

De Regering van het Koninkrijk België

en

de Regering van de Russische Federatie,

hierna te noemen de "Overeenkomstsluitende Partijen" :

partij zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld,

verlangend een Overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen :

ARTIKEL 1

Voor de toepassing van deze Overeenkomst hebben de volgende termen de daaraan hierbij toegekende betekenis :

a) "luchtvaartautoriteiten" : wat de Russische Federatie betreft, het Ministerie van Verkeer, vertegenwoordigd door het bestuur Luchtvervoer of elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans door het genoemde Ministerie wordt uitgeoefend en, wat het Koninkrijk België betreft, het Ministerie van Verkeer, of, elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans door het genoemde Ministerie wordt uitgeoefend;

b) "aangewezen luchtvaartmaatschappij" : een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst;

c) "grondgebied" : met betrekking tot een Staat, landgebieden, territoriale en binnenwateren en het luchtruim erboven, onder de soevereiniteit van die Staat;

d) "Verdrag" : het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld; deze term omvat mede alle krachtens artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijlagen en alle wijzigingen van de bijlagen, voor zover deze bijlagen en wijzigingen van toepassing zijn op de Overeenkomstsluitende Partijen, en elke krachtens artikel 94 van het Verdrag aangenomen wijziging die zowel door de Russische Federatie als door het Koninkrijk België is bekrachtigd;

e) "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing anders dan voor verkeersdoeleinden": de betekenis die onderscheidenlijk daaraan is toegekend in artikel 96 van het Verdrag.

2. De Bijlage bij deze Overeenkomst zal worden beschouwd als een *integrerend* deel ervan.

#### ARTIKEL 2

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst vastgestelde rechten met het oog op het instellen van internationale luchtdiensten op de in Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes (hierna onderscheidenlijk te noemen "de overeengekomen diensten" en "de omschreven routes").

#### ARTIKEL 3

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij geniet voor de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten :

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

b) het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen anders dan voor verkeersdoeleinden, op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst opgesomde punten;

c) het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor die route omschreven punten, voor het opnemen en afzetten van internationaal vervoerde passagiers, vracht en post.

2. Geen van de bepalingen van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot het opnemen van passagiers, vracht en post, vervoerd op basis van een huurcontract of tegen vergoeding tussen de punten op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. De vluchtroutes van luchtvaartuigen op de overeengekomen diensten en de punten voor het overvliegen van nationale grenzen worden door elke Overeenkomstsluitende Partij binnen haar grondgebied vastgesteld.

4. Alle aangelegenheden van technische en commerciële aard betreffende de exploitatie van luchtvaartuigen en het vervoer van passagiers, vracht en post op de overeengekomen diensten, alsmede aangelegenheden betreffende commerciële samenwerking, met name dienstregeling, vluchtfrequentie, typen luchtvaartuigen, grondservice voor vliegtuigen en comptabiliteitsregelingen, worden bij overeenkomst vastgesteld tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen en, indien nodig, ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 4

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij (luchtvaartmaatschappijen) aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van het bepaalde in het derde en vierde lid van dit Artikel, onverwijld de vereiste exploitatievergunning aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij.

3. De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen voor het verlenen van de exploitatievergunning een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij verzoeken te hunnen genoegen aan te tonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die in de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijs toegepaste wetten en voorschriften worden gesteld met betrekking tot de exploitatie van internationale luchtdiensten.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit Artikel bedoelde exploitatievergunning niet te verlenen, of de uitoefening door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in Artikel 3 van deze Overeenkomst omschreven rechten te verbinden aan de noodzakelijk geachte voorwaarden, in de gevallen waarin niet ten genoegen van deze Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen.

5. Een luchtvaartmaatschappij die aldus is aangewezen en een vergunning heeft gekregen, kan een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor zij is aangewezen, mits het tarief dat overeenkomstig het bepaalde in Artikel 10 van deze Overeenkomst is vastgesteld, met betrekking tot deze dienst van kracht is.

#### ARTIKEL 5

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de in Artikel 3 van deze Overeenkomst bepaalde rechten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten, of aan de uitoefening van die rechten de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden;

a) ingeval niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom of het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, of bij haar onderdanen; of

b) ingeval die luchtvaartmaatschappij nalaat de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, na te leven; of

c) ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijke intrekking, opschorting of oplegging van de in het eerste lid van dit Artikel genoemde voorwaarden van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de wetten en voorschriften, worden deze rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Het overleg vangt aan binnen een termijn van vijftien (15) dagen na de datum van het verzoek.

#### ARTIKEL 6

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnenkomst in, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van de in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen binnen haar grondgebied zijn van toepassing op luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnenkomst in, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningen, vracht en post, met name voorschriften met betrekking tot paspoorten, douane, deviezen en sanitaire maatregelen, is van toepassing op passagiers, bemanningen, vracht en post van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij gedurende het verblijf op het bedoelde grondgebied.

#### ARTIKEL 7

1. Kosten en andere heffingen voor het gebruik van luchthavens, met inbegrip van installaties, technische en andere voorzieningen en diensten, alsmede heffingen voor het gebruik van luchtvaartvoorzieningen, communicatievoorzieningen en -diensten, worden bepaald overeenkomstig de door iedere Overeenkomstsluitende Partij vastgestelde percentages en tarieven.



2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen de autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappij die van de voorzieningen en diensten gebruik maakt; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen dient binnen een redelijke termijn kennisgeving te worden gedaan ten einde de gebruikers in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

#### ARTIKEL 8

Passagiers, bagage en vracht in direct doorgaand verkeer via het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij die de daarvoor bestemde zone van de luchthaven niet verlaten, worden slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

#### ARTIKEL 9

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten op de omschreven routes tussen hun wederzijdse grondgebieden te exploiteren.

2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde routes op of delen daarvan onderhoudt, hierdoor niet op onredelijke wijze worden getroffen.

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen nauw te worden afgestemd op de vervoersbehoeften van het publiek op de omschreven routes, en elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen hun wederzijdse grondgebieden.

4. De luchtdiensten waarin de aangewezen luchtvaartmaatschappij in het kader van deze Overeenkomst voorziet, beantwoorden aan het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op ;

a) de vervoersbehoeften tussen het land van herkomst en het land van bestemming;

b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan; en

c) de vereisten van lange-afstandsdiensten.

#### ARTIKEL 10

1. De tarieven voor een overeengekomen dienst dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle ter zake dienende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerken van de luchtvaartmaatschappij (met name normen inzake snelheid en service) en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor dezelfde route of een deel daarvan. Deze tarieven worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit Artikel.

2. De in het eerste lid van dit Artikel bedoelde tarieven en de agentschapstarieven die in samenhang daarmee worden toegepast, worden, waar mogelijk, vastgesteld voor elke omschreven route tussen de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen, in overleg met de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route en een deel daarvan exploiteren. De aldus overeengekomen tarieven zijn onderworpen aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

3. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een van deze tarieven of indien, om enige andere reden, geen tarief kan worden vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid van dit Artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

4. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een tarief dat hun overeenkomstig het tweede lid van dit Artikel is voorgelegd, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het derde lid, wordt het geschil geregeld overeenkomstig het bepaalde in Artikel 17 van deze Overeenkomst.

5. Een tarief wordt niet van kracht indien het niet door de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij is goedgekeurd.

6. Het overeenkomstig het bepaalde in dit Artikel vastgestelde tarief blijft van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld, overeenkomstig het bepaalde in dit Artikel.

ARTIKEL 11

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor de overeengekomen diensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen), zijn vrijgesteld van alle douanerechten, kosten en soortgelijke heffingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven, totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Met uitzondering van de heffingen die behoren bij de geleverde diensten, worden van bedoelde rechten, kosten en heffingen tevens vrijgesteld :

a) proviand die aan boord is genomen op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij, binnen de door de autoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij vastgestelde grenzen en voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

b) reserveonderdelen ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor het onderhoud of de reparatie van luchtvaartuigen die voor de exploitatie van de overeengekomen diensten worden gebruikt door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

c) brandstof en smeermiddelen voor gebruik tijdens de exploitatie van de overeengekomen diensten door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt op het gedeelte van de route dat wordt afgelegd boven het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, waarop deze aan boord zijn genomen.

d) reclamemateriaal, noodzakelijke documenten, kantooruitrusting met inbegrip van geautomatiseerde boekingsystemen en uitrusting voor communicatie, en de noodzakelijke reserveonderdelen voor deze uitrusting, die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden gebruikt voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

3. Ten aanzien van de in het tweede lid bedoelde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht of beheer van de douane blijven.

4. Normale uitrustingsstukken, alsmede de goederen, voorraaden en reserveonderdelen aan boord van luchtvaartuigen, geëxploiteerd door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij, kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij. In dit geval kunnen ze onder het toezicht van bedoelde autoriteiten worden geplaatst, totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

#### ARTIKEL 12

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de netto-inkomsten welke deze aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft verkregen uit de exploitatie van de overeengekomen diensten, vrij over te maken.

2. Zodanige overmaking geschiedt overeenkomstig het bepaalde in het financieel akkoord tussen de Overeenkomstsluitende Partijen. Bij afwezigheid van dergelijk akkoord of de betreffende bepalingen, gebeurt de overmaking in inwisselbare harde valuta tegen de officiële wisselkoersen, overeenkomstig de voorschriften inzake deviezenverkeer van de Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 13

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan met het oog op de exploitatie van de overeengekomen diensten een vertegenwoordiging met het benodigde administratief, commercieel en technisch personeel te hebben op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Bovengenoemd personeel is samengesteld uit onderdanen van de Overeenkomstsluitende Partijen. Het aantal personeelsleden dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij uit de onderdanen mag aanstellen, wordt overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

3. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van elke Overeenkomstsluitende Partij toegestaan overeenkomstig de nationale wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij in hun kantoren op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vervoer te verkopen op eigen vervoersbewijzen, en naar behoren gemachtigde agenten aan te stellen.

ARTIKEL 14

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen krachtens het internationale recht, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkander om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen daden van wederrechtelijke inmenging, een integrerend deel van deze Overeenkomst uitmaakt. Zonder hun rechten en verplichtingen krachtens het internationale recht in het algemeen te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in het bijzonder in overeenstemming met de bepalingen van het op 14 september 1963 te Tokio ondertekende Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen,

het op 16 december 1970 te 's Gravenhage ondertekende Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, het op 23 september 1971 te Montreal ondertekende Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart en het op 24 februari 1988 te Montreal ondertekende Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, en de bepalingen van de tussen de Overeenkomstsluitende Partijen van kracht zijnde bilaterale overeenkomsten, alsmede de overeenkomsten die nadien nog zouden worden ondertekend.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkander op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van handelingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de luchtvaartuigen, de passagiers en de bemanningen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede van elke andere bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen en technische eisen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, voor zover deze bepalingen en eisen op de Overeenkomstsluitende Partijen van toepassing zijn; zij verlangen dat de exploitanten van luchtvaartuigen, die hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening of vaste woonplaats op hun grondgebied hebben, handelen in overeenstemming met die bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermee in dat van deze exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat zij zich houden aan de in het derde lid van dit Artikel bedoelde bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst in, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

Elke Overeenkomstsluitende Partij ziet erop toe dat passende maatregelen op doeltreffende wijze binnen haar grondgebied worden getroffen om de luchtvaartuigen te beschermen en de passagiers, de bemanningen, handbagage, bagage, vracht en boordproviand vóór en tijdens het aan boord gaan of laden, aan een onderzoek te onderwerpen. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om binnen redelijke grenzen bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen, ten einde het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging, welwillend in overweging.

5           Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig op van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, de passagiers en de bemanningen, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstaand door de verbindingen en maatregelen, bedoeld om op snelle en veilige wijze een einde te maken aan een dergelijke voorval of de dreiging daarvan, te vergemakkelijken.

#### ARTIKEL 15

Van tijd van tijd plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren in alle aangelegenheden betreffende de uitvoering van deze Overeenkomst.

#### ARTIKEL 16

Elk geschil omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst of de Bijlage ervan, wordt geregeld door rechtstreeks overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Indien bedoelde luchtvaartautoriteiten er niet in slagen tot overeenstemming te komen, wordt het geschil langs diplomatieke weg geregeld.



ARTIKEL 17

Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht het bepaalde van deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij te wijzigen, kan zij om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken. Dit overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overeenstemming bereiken over een verlenging van deze termijn. Wijzigingen van de Overeenkomst worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd. Wijzigingen van de Bijlage kunnen gebeuren door middel van een overeenkomst tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 18

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

ARTIKEL 19

1. Deze Overeenkomst wordt gesloten voor onbepaalde duur.
2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen. In een dergelijk geval wordt de Overeenkomst beëindigd twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderlinge overeenstemming wordt ingetrokken voor het verstrijken van de termijn.

ARTIKEL 20

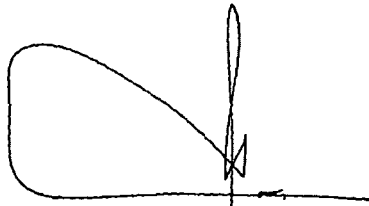
Met ingang van de dag waarop deze Overeenkomst in werking treedt, wordt de op 5 juni 1958 ondertekende Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Unie der Socialistische Sovjetrepublieken inzake luchtvervoer beëindigd, wat de betrekkingen betreft tussen de Russische Federatie en het Koninkrijk België.

ARTIKEL 21

Deze Overeenkomst treedt in werking op de datum van de laatste langs diplomatieke weg gegeven schriftelijke kennisgeving waarin wordt bevestigd dat de Overeenkomstsluitende Partijen aan hun interne procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst hebben voldaan.

Gedaan te Brussel, op 8 december 1993, in twee originelen, elk in de Russische, de Franse, de Nederlandse en de Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschil in uitlegging is de Engelse tekst doorslaggevend.

VOOR DE REGERING VAN  
HET KONINKRIJK BELGIE :

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a large loop on the left and a vertical stroke on the right.

W. CLAES  
Minister  
van Buitenlandse Zaken

VOOR DE REGERING VAN  
DE RUSSISCHE FEDERATIE :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Kozyrev' in a cursive style.

A. KOZYREV  
Minister  
van Buitenlandse Zaken

BIJLAGE

ROUÏETABEL

Deel 1

Routes die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Russische Federatie in beide richtingen zullen worden geëxploiteerd :

- 1.1. Punten in de Russische Federatie - tussenliggende punten - één punt in het Koninkrijk België
- 1.2. Eén punt in Europa - een punt in het Koninkrijk België - Moskou - Tokio en Osaka - twee verder gelegen punten (\*)
- 1.3. Punten in de Russische Federatie - tussenliggende punten in Europa - één punt in België - punten in Europa, Afrika, Centraal- en Zuid-Amerika
- 1.4. Punten in het Koninkrijk België - Moskou - Peking of Shanghai (\*)

Deel 2

Routes die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk België in beide richtingen zullen worden geëxploiteerd :

- 2.1. Punten in het Koninkrijk België - tussenliggende punten - twee punten in de Russische Federatie
- 2.2. Punten in het Koninkrijk België - Moskou - Tokio en Osaka (\*)
- 2.3. Punten in het Koninkrijk België - Moskou - Peking of Shanghai (\*)

---

(\*) overeenkomstig een bijzonder akkoord tussen de luchtvaartautoriteiten

Noten :

a) Tussenliggende punten op de routes 1.1. en 2.1. worden vrij gekozen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

b) De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Russische Federatie die route 1.2. exploiteert, kiest vrij :

- één punt in Europa uit de volgende punten :

Rome, Frankfurt, Madrid;

- twee punten verder gelegen dan Tokio-Manila en een ander, later te kiezen, punt;

c) De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Russische Federatie die route 1.3. exploiteert, kiest vrij :

- twee tussenliggende punten in Europa tussen punten in de Russische Federatie en een punt in België;

- twee punten in Europa, verder gelegen dan België, die worden gekozen uit de volgende punten : Madrid, Barcelona, Marseilla, Lissabon, Dublin, Shannon;

- zes punten verder gelegen dan België in Centraal- en Zuid-Amerika, die vrij worden gekozen uit de volgende punten : Mexico, Havana, Port of Spain, Lima, Bogota, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Caracas, Quito of Gyaquil;

- vier punten verder gelegen dan België in Afrika, die vrij worden gekozen uit de volgende punten :

Dakar, Rabat of Casablanca, Freetown, Conakry, Monrovia, Douala, Kinshasa.

d) de aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen op een vlucht of op alle vluchten de tussenliggende of verder gelegen punten op de bovengenoemde routes overslaan of ze in een andere volgorde aandoen.

e) het recht van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij om passagiers, vracht en post te vervoeren tussen de punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en de punten op het grondgebied van derde partijen, is onderworpen aan een Akkoord tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen;

f) de frequenties en de typen luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen;

g) voor chartervluchten, extra vluchten en niet-geregelde vluchten dient de aangewezen luchtvaartmaatschappij eerst een aanvraag in te dienen; de indiening van de aanvraag gebeurt ten laatste achtenveertig (48) uur voor het vertrek maar kan niet gebeuren tijdens weekends of op feestdagen.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
KINGDOM OF BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN  
FEDERATION

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Russian Federation, hereinafter referred to as "Contracting Parties",

being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

have agreed as follows:

*Article 1*

1. For the purposes of this Agreement the following terms mean:

a) "aeronautical authorities" means, in the case of the Russian Federation, the Ministry of Transport represented by the Department of Air Transport or any person or body authorized to perform any function presently exercised by the said Ministry and in the case of the Kingdom of Belgium - Ministry of Communication or any person or body authorized to perform any function presently exercised by the said Ministry;

b) "designated airlines" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of the present Agreement;

c) "territory" in relation to a State means land areas, territorial and internal waters and air space above them under the sovereignty of that State;

d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex and any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention to the extent that such Annex and amendment thereto are applicable to the Contracting Parties and any amendment of the Convention adopted under Article 94 of the Convention ratified by the Russian Federation and by the Kingdom of Belgium respectively;

e) "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

2. The Annex to the present Agreement shall be considered as its integral part.

*Article 2*

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing international air services on the routes specified in Annex to the present Agreement (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively).

*Article 3*

1. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy while operating an agreed service on a specified route the following rights:

- a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
- b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes at the points set out in Annex to the present Agreement;
- c) to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in Annex to the present Agreement for the purpose of taking on and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of taking on board passengers, cargo and mail carried for hire or reward, between the points in the territory of the other Contracting Party.

3. The flight routes of aircraft on the agreed services and the points for crossing national boundaries shall be established by each of the Contracting Parties within its territory.

4. All the technical and commercial matters concerning the operation of aircraft and transportation of passengers, cargo and mail on the agreed services as well as the matters concerning commercial cooperation, particularly time-table, frequency of flights, types of aircraft, ground technical service of aircraft and procedures of financial accounts shall be settled by agreement between the designated airlines of Contracting Parties and if necessary shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*Article 4*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline (airlines) for the purposes of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such notification the other Contracting Party shall without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant to each designated airline the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party prior to granting the operating authorization may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by such authorities to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 3 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services for which it is designated provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

*Article 5*

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership or effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

b) in case of a failure by that airline to comply with the laws or the regulations in force of the Contracting Party granting these rights; or

c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposing of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or the regulations, such rights shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of the request.

*Article 6*

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the arrival in, remaining in or the departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applied to aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to arrival in, remaining in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as regulations relating to passports, customs, currency and sanitary measures shall be applied to passengers, crew, cargo or mail of aircraft of the airline designated by the other Contracting Party while within the said territory.

*Article 7*

1. Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communications facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party.

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 8*

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

*Article 9*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services the designated airline of one Contracting Party shall take into account the interests 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 any part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each designated airline shall have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between their respective territories.

4. The air services provided by the designated airline under the present Agreement shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- a) the requirements of traffic between the countries of origin and destination;
- b) the requirements of traffic of the area through which the agreed services pass; and
- c) the requirements of through airline operations.

*Article 10*

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of airline (such as standards of speed and service) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article and the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation with the other airlines operating the whole or part of that route. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

3. If the designated airlines can not agree on any of these tariffs or if for the some other reason a tariff can not be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

4. If the aeronautical authorities can not agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 2 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 3, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of the present Agreement.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

#### *Article 11*

1. Aircraft operated on the agreed services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board the aircraft shall be exempt from all customs duties, fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges with the exception of charges corresponding to the services performed:

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board the aircraft operated on the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in operation on agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;

c) fuels and lubricants intended for use in the operation of the agreed services by aircraft of the designated airline of one Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the route performed within the territory of the other Contracting Party in which they are taken on board;

d) advertising materials, necessary documents, office equipment, including computer reservation systems and communication equipment and necessary spare parts for this equipment, used by the designated airlines of the other Contracting Party in the connection with the operation of the agreed services.

3. Materials referred to in paragraph 2 above may be required to be kept under Customs supervision or control.

4. Regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts retained on board the aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the

Customs authorities of that Contracting Party. 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.

*Article 12*

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by the said designated airline in connection with the operation of the agreed services.

2. Such transfer shall be made in accordance with the provisions of the agreement regulating financial matters of the Contracting Parties. In case of the absence of such agreement or respective provisions in the transfer shall be effected in hard convertible currency at the official exchange rate in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Parties.

*Article 13*

1. With the purpose of ensuring the operation of the agreed services the designated airline of one Contracting Party shall be granted the right to station in the territory of the other Contracting Party its representations with the administrative, commercial and technical personnel necessary.

2. The above mentioned personnel shall consist of the nationals of the Contracting Parties. The number of personnel designated by each designated airline from its citizens shall be agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to sell in accordance with national laws and regulations of the other Contracting Party transportation on their own transportation documents in their offices in the territory of the other Contracting Party and appoint duly authorized agents.

*Article 14*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for Suppressions of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the provisions of bilateral agreements in force between the Contracting Parties as well as their agreements to be signed subsequently.

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated at Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or leading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or 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.

#### *Article 15*

From time to time there shall be the consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

#### *Article 16*

Any dispute relating to the interpretation or application of the present Agreement or the Annex thereto shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. If the said aeronautical authorities fail to reach an agreement the dispute shall be settled through diplomatic channels.

#### *Article 17*

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement and the Annex thereto it may request a consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification.

Consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless the aeronautical authorities of the Contracting Parties agree upon the prolongation of that period. The modifications of the Agreement shall come into effect when confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels. The modifications of Annex may be made by an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*Article 18*

The present Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 19*

1. The present Agreement has been signed for an indefinite period.
2. Each Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party through diplomatic channels of its decision to terminate the present Agreement. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

*Article 20*

From the day this Agreement come into force the Air Transport Agreement between the Government of the Union of the Soviet Socialist Republic and the Government of the Kingdom of Belgium, signed 5 June 1958, is terminated in regard to the relations between the Russian Federation and the Kingdom of Belgium.

*Article 21*

This Agreement shall enter into force at the date of the last written notification through diplomatic channels confirming that the Contracting Parties have fulfilled their internal procedures necessary for the entry into force of this Agreement.

Done at Brussels on the 8th day of December 1993, in two originals each in the English, Russian, French and Dutch languages, all texts being equally authentic. In case of divergence for the purpose of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Kingdom of Belgium:

W. CLAES  
Minister of Foreign Affairs

For the Government of the Russian Federation:

A. KOZYREV  
Minister of Foreign Affairs

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

SECTION 1

Routes to be operated by the designated airline of the Russian Federation in both directions:

1.1. Points in the Russian Federation - intermediate points - one point in the Kingdom of Belgium

1.2. One point in Europe - one point in the Kingdom of Belgium - Moscow - Tokyo and Osaka - two points beyond \*)

1.3. Points in the Russian Federation - intermediate points in Europe - one point in Belgium - points in Europe, Africa, Central and South America

1.4. Points in the Kingdom of Belgium - Moscow - Peking or Shanghai\*)

Section 2

Routes to be operated by the designated airline of the Kingdom of Belgium in both directions:

2.1. Points in the Kingdom of Belgium - intermediate points - two points in the Russian Federation

2.2. Points in the Kingdom of Belgium - Moscow - Tokyo and Osaka\*)

2.3. Points in the Kingdom of Belgium - Moscow - Peking or Shanghai\*)

\*) in accordance with special agreement between aeronautical authorities

Notes:

a) Intermediate points on the routes 1.1. shall be freely chosen by the designated airlines.

b) The designated airline of the Russian Federation operating the route 1.2. shall freely choose:

- one point in Europe of the following: Rome, Frankfurt, Madrid;

- two points beyond Tokyo - Manila and another point to be chosen later;

c) The designated airline of the Russian Federation operating the route 1.3. shall freely choose:

- two intermediate points in Europe between points in the Russian Federation and point in Belgium;

- two points in Europe beyond Belgium, which shall be chosen among the following: Madrid, Barcelona, Marseille, Lisbon, Dublin, Shannon;

- six points beyond Belgium in Central and South America, which shall be freely chosen among the following: Mexico, Havana, Port of Spain, Lima, Bogota, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Caracas, Quito or Guayaquil;

- four points beyond Belgium in Africa, which shall be freely chosen among the following: Dakar, Rabat or Casablanca, Freetown, Conakry, Monrovia, Douala, Kinshasa.

d) The designated airlines may on any or all flights omit calling at any intermediate points or points beyond on the above-mentioned routes and serve them in any order;

e) The right of the designated airline of one Contracting Party to transport passengers, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and the points in the territory of third parties shall be subject to an Agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties;

f) Frequencies and types of aircraft of the designated airlines shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties;

g) Charter, extra and non-scheduled flights are subject to preliminary application of the designated airline; this application to be submitted at least forty eight (48) hours before departure, except weekends and holidays.

[ FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS ]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET  
LE GOUVERNEMENT DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE RELATIF AU  
TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la Fédération de Russie, dénommés ci-après « les Parties Contractantes »;

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

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

Sont convenus de ce qui suit :

*Article 1*

1. Pour l'application du présent Accord :

a) l'expression « autorités aéronautiques » signifie, dans le cas de la Fédération de Russie, le Ministère des Transports représenté par l'Administration des Transports aériens ou toute personne ou organisme autorisé à exercer toutes les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère, et dans le cas du Royaume de Belgique, le Ministère des Communications ou toute personne ou organisme autorisé à exercer toutes les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère;

b) l'expression « entreprise de transport aérien désignée » signifie qu'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) le terme « territoire », par rapport à un Etat, signifie les zones terrestres, les eaux territoriales et intérieures et l'espace aérien au-dessus de celles-ci qui se trouvent sous la souveraineté dudit Etat;

d) 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 et tout amendement des Annexes adoptés en vertu de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où ladite Annexe et ledit amendement sont applicables aux Parties Contractantes, ainsi que tout amendement de la Convention adopté en vertu de l'article 94 de la Convention ratifié tant par la Fédération de Russie que par le Royaume de Belgique;

e) les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont les significations qui leur sont respectivement attribuées à l'article 96 de la Convention.

2. L'Annexe sera considérée comme faisant partie intégrante du présent Accord.



*Article 2*

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux sur les routes mentionnées dans l'Annexe au présent Accord (ci-après dénommés respectivement « les services convenus » et « les routes spécifiées »).

*Article 3*

1. Dans l'exploitation des services convenus sur la route spécifiée, l'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties Contractantes bénéficiera des droits suivants :

- a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterrir;
- b) le droit d'effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire aux points spécifiés dans l'Annexe au présent Accord; et
- c) le droit d'effectuer des escales sur ledit territoire aux points spécifiés pour ladite route dans l'Annexe au présent Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier, transportés en trafic international.

2. Aucune disposition du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer des passagers, des marchandises et du courrier pour les transporter, en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, entre les points spécifiés sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

3. Les routes des aéronefs sur les services convenus et les points de traversée des frontières nationales seront établis par chacune des Parties Contractantes pour son propre territoire.

4. Toutes les questions techniques et commerciales relatives à l'exploitation des aéronefs et au transport des passagers, des marchandises et du courrier sur les services convenus ainsi que les questions relatives à la coopération commerciale, notamment les horaires, la fréquence des vols, les types d'aéronefs, le service technique au sol des aéronefs et les procédures comptables seront réglées par arrangement entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes et soumises, si nécessaire, à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

*Article 4*

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par notification écrite à l'autre Partie Contractante, une entreprise de transport aérien (des entreprises de transport aérien) en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dès réception de ladite notification, l'autre Partie Contractante accordera sans délai à chaque entreprise de transport aérien désignée, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Avant d'accorder l'autorisation d'exploitation, les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger que l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Par-

tie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux.

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés par l'article 3 du présent Accord, chaque fois que ladite Partie Contractante n'aura pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et la direction effective de l'entreprise de transport aérien en cause sont entre les mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou de ressortissants de celle-ci.

5. Quand une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et a reçu l'autorisation d'exploitation, elle peut commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle a été désignée, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur pour ledit service.

#### *Article 5*

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord, ou de subordonner aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice de ces droits :

a) chaque fois que ladite Partie Contractante n'a pas reçu la preuve qu'une part substantielle de la propriété ou la direction effective de l'entreprise de transport aérien concernée sont entre les mains de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ou de ressortissants de celle-ci; ou

b) lorsque ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois ou aux règlements de la Partie Contractante qui accorde lesdits droits; ou

c) lorsque ladite entreprise de transport aérien manque de toute autre façon aux obligations découlant des conditions imposées par le présent Accord.

2. A moins que le recours à la révocation, la suspension ou aux conditions visées au paragraphe 1 du présent article ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou aux règlements, ce droit ne pourra être exercé qu'après que concertation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Cette concertation commencera dans les quinze (15) jours de la date de la demande.

#### *Article 6*

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, ainsi que l'exploitation et la navigation desdits aéronefs durant leur présence à l'intérieur de son territoire, seront d'application pour les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant sur son territoire l'entrée, le séjour ou la sortie des passagers, équipages, marchandises ou courrier, tels que

les règlements relatifs aux passeports, douanes, devises et mesures sanitaires, seront d'application pour les passagers, les équipages, les marchandises ou le courrier des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante durant leur présence à l'intérieur dudit territoire.

*Article 7*

1. Les taxes et autres droits imposés pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris les installations, les services techniques et autres ainsi que tout autre droit imposé pour l'utilisation des équipements de navigation aérienne, des services et des équipements de communication, seront fixés conformément aux taux et aux tarifs établis par chacune des Parties Contractantes.

2. Chaque Partie Contractante encouragera ses autorités taxatrices compétentes et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les installations et les services à se consulter, lorsque cela est possible, par l'entremise des organisations représentant les entreprises de transport aérien. Toute modification des droits imposés aux usagers fera l'objet d'un préavis raisonnable afin de permettre à ceux-ci d'exprimer leurs vues avant que la modification ne soit apportée.

*Article 8*

Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes analogues.

*Article 9*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs sur les routes spécifiées.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes 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 toute partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes seront en rapport étroit avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et chaque entreprise de transport aérien désignée aura 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 leurs territoires respectifs.

4. Les services aériens assurés par l'entreprise de transport aérien désignée en vertu du présent Accord le seront sur la base des principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

- a) aux exigences du trafic entre les pays d'origine et de destination;
- b) aux exigences du trafic de la région que les services convenus traversent;
- c) aux exigences de l'exploitation de services aériens long-courriers.

*Article 10*

1. Les tarifs appliqués pour tout service convenu seront établis 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 de l'entreprise de transport aérien désignée (telles que les normes en matière de vitesse et de service) et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur toute partie de la route spécifiée. Lesdits tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article et les taux des commissions de représentation appliqués en fonction de ces tarifs seront, si possible, en ce qui concerne chacune des routes spécifiées, convenus entre les entreprises de transport aérien désignées concernées, en concertation avec les autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de la même route. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

3. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent se mettre d'accord sur aucun de ces tarifs ou si pour quelque autre raison, aucun tarif n'a pu être convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

4. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 2 du présent article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 3, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur s'il n'a pas été approuvé par les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes.

6. 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.

*Article 11*

1. Les aéronefs exploités sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes, ainsi que leur équipement normal, leurs réserves de carburants et lubrifiants, les provisions de bord qu'ils transportent (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais et autres taxes analogues, à condition que ces équipements et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Seront également exonérés de ces droits, frais et taxes, à l'exception des taxes dues pour les services fournis :

a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante, et destinées à être utilisées à bord des aéronefs exploités sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante;

b) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs affectés aux services convenus pour l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante;

c) les carburants et lubrifiants destinés à être utilisés pour l'exploitation des services convenus par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties Contractantes, même lorsque ces fournitures doivent être utilisées sur la partie de route effectuée au-dessus du territoire de l'autre Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués;

d) le matériel publicitaire, les documents nécessaires, le matériel de bureau, y compris les systèmes informatiques utilisés pour les réservations et les équipements de communication, ainsi que les pièces de rechange nécessaires pour lesdits équipements utilisés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. Il peut être exigé que les fournitures visées au paragraphe 2 ci-dessus soient placées sous surveillance ou contrôle douanier.

4. L'équipement de bord normal ainsi que les fournitures, approvisionnements et pièces détachées conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette Partie Contractante. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient reçu une autre destination en conformité avec les règlements douaniers.

#### *Article 12*

1. Chaque Partie Contractante accordera à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes réalisées par ladite entreprise dans l'exploitation des services convenus.

2. Lesdits transferts se feront conformément aux dispositions de l'accord réglant les questions financières entre les Parties Contractantes. En l'absence d'un tel accord ou de dispositions pertinentes, le transfert aura lieu en monnaie forte convertible aux taux de change officiel, conformément aux réglementations des Parties Contractantes en matière de marché des changes.

#### *Article 13*

1. Aux fins d'assurer l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes sera autorisée à installer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des représentations, ainsi que le personnel administratif, commercial et technique nécessaire.

2. Le personnel visé ci-dessus sera constitué de ressortissants des Parties Contractantes. La proportion de personnel recruté par chaque entreprise de transport aérien désignée parmi ses ressortissants sera convenue entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

3. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties Contractantes seront autorisées à procéder, en conformité avec les lois et règlements nationaux de l'autre Partie Contractante, à la vente de titres de transport aérien dans leurs bureaux sur le territoire de l'autre Partie Contractante et de désigner des représentants dûment habilités.

#### *Article 14*

1. Conformément à leurs droits et obligations en droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leurs obligations réciproques de protéger la sécurité de l'aviation civile contre les agissements illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice de leurs droits et obligations généraux en droit international, les Parties Contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi qu'aux dispositions des accords bilatéraux en vigueur entre les Parties Contractantes et de tout autre accord signé ultérieurement entre elles.

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

3. Les Parties Contractantes se conformeront aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation et aux exigences techniques 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 et ces exigences s'appliquent aux Parties Contractantes; 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 qu'ils se conforment auxdites dispositions en matière de sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante convient que lesdits exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté de l'aviation et les exigences visées au paragraphe 3 ci-dessus et prescrites par l'autre Partie Contractante pour l'entrée sur son territoire ou la sortie dudit territoire, ou pendant le séjour sur son territoire.

Chaque Partie Contractante veillera à ce que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages à main, de leurs bagages, des marchandises ainsi que des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Par-

tie 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 spéciales raisonnables de sécurité.

5. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronefs civils ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou 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 en prenant toute autre mesure appropriée visant à mettre fin rapidement et sans risques à de tels actes ou menaces.

*Article 15*

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 du présent Accord.

*Article 16*

Tout différend au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord ou de son Annexe sera réglé par voie de négociation directe entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Si lesdites autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord, le différend sera réglé par la voie diplomatique.

*Article 17*

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord et de son Annexe, elle pourra demander une consultation entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes en vue de la modification proposée. Cette consultation devra commencer dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les autorités aéronautiques des Parties Contractantes ne conviennent de prolonger ce délai. Les modifications apportées à l'Accord entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes par la voie diplomatique. Les modifications de l'Annexe pourront faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

*Article 18*

Le présent Accord et tous les amendements ultérieurs qui y seront apportés seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

*Article 19*

1. Le présent Accord a été signé pour une durée indéterminée.
2. L'une ou l'autre des Parties Contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord.

L'Accord prendra fin, dans ce cas, douze (12) mois 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.]

*Article 20*

Dès le jour où le présent Accord entrera en vigueur, l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, signé le 5 juin 1958, est révoqué pour ce qui concerne les relations entre la Fédération de Russie et le Royaume de Belgique.

*Article 21*

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de la dernière notification écrite, transmise par la voie diplomatique, confirmant l'accomplissement par les Parties Contractantes de leurs procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

Fait à Bruxelles, le 8 décembre 1993, en deux exemplaires originaux, chacun en langues russe, française, néerlandaise et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

W. CLAES,  
Ministre des Affaires étrangères

Pour le Gouvernement de la Fédération de Russie :

A. KOZYREV,  
Ministre des Affaires étrangères



ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

*Section 1*

Routes à exploiter, dans les deux directions, par l'entreprise de transport aérien désignée de la Fédération de Russie :

1.1 Points en Fédération de Russie points intermédiaires un point dans le Royaume de Belgique

1.2 Un point en Europe un point dans le Royaume de Belgique Moscou Tokyo et Osaka

deux points au-delà (\*)

1.3 Points en Fédération de Russie points intermédiaires en Europe un point en Belgique

points en Europe, Afrique, Amérique Centrale et du Sud

1.4 Points dans le Royaume de Belgique Moscou Pékin ou Shanghai (\*)

Section 2

Routes à exploiter, dans les deux directions, par l'entreprise de transport aérien désignée du Royaume de Belgique :

2.1 Points dans le Royaume de Belgique points intermédiaires deux points en Fédération de Russie

2.2 Points dans le Royaume de Belgique Moscou Tokyo et Osaka (\*)

2.3 Points dans le Royaume de Belgique Moscou Pékin ou Shanghai (\*)

(\*) conformément à l'arrangement particulier entre les autorités aéronautiques

Notes :

a) Les points intermédiaires sur les routes 1.1 et 2.1 seront choisis librement par les entreprises de transport aérien désignées.

b) L'entreprise de transport aérien désignée de la Fédération de Russie exploitant la route 1.2 choisira librement :

un point en Europe choisi entre les points suivants : Rome, Francfort, Madrid;

deux points au-delà de Tokyo - Manille et un autre point qui sera choisi ultérieurement.

c) L'entreprise de transport aérien désignée de la Fédération de Russie exploitant la route 1.3 choisira librement :

deux points intermédiaires en Europe entre des points en Fédération de Russie et un point en Belgique;

deux points en Europe au-delà de la Belgique, qui seront choisis entre les points suivants : Madrid, Barcelone, Marseille, Lisbonne, Dublin, Shannon;

six points au-delà de la Belgique en Amérique Centrale et du Sud, qui seront librement choisis entre les points suivants : Mexico, La Havane, Port of Spain, Lima, Bogota, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Caracas, Quito ou Guayaquil;

quatre points au-delà de la Belgique, qui seront librement choisis entre les points suivants : Dakar, Rabat ou Casablanca, Freetown, Conakry, Monrovia, Douala, Kinshasa.

d) Les entreprises de transport aérien désignées seront libres de ne pas faire escale, sur un vol ou sur tous les vols, à l'un des points intermédiaires ou aux points au-delà, sur les routes ci-dessus et de les desservir dans un ordre quelconque.

e) Le droit pour l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes de transporter des passagers, des marchandises et du courrier entre les points situés sur le territoire de l'autre Partie Contractante et les points situés sur le territoire de tierces parties fera l'objet d'un arrangement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

f) Les fréquences et les types des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées seront convenues entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

g) Les vols nolisés, les vols supplémentaires et les vols non réguliers devront faire l'objet d'une demande préalable par l'entreprise de transport aérien désignée; ladite demande devra être introduite quarante-huit (48) heures au moins avant le départ, à l'exclusion des week-ends et des jours fériés.

[ RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE ]

**СОГЛАШЕНИЕ**  
**между Правительством Королевства Бельгия**  
**и Правительством Российской Федерации о**  
**воздушном сообщении**

Правительство Королевства Бельгия и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая включить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

**Статья 1**

1. Для целей настоящего Соглашения следующие термины означают:

а) "авиационные власти"- в отношении Королевства Бельгия - Министерство связи или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством, и в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта в лице Департамента воздушного транспорта или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

b) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое было назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

c) "территория" в отношении государства - земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

d) "Конвенция" - Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение к этой Конвенции и любую поправку к нему, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в которой такое Приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам, и любую поправку к Конвенции, принятую согласно статье 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Королевством Бельгия и Российской Федерацией;

e) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции.

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

## Статья 2

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению (именуются в дальнейшем соответственно "договорные линии" и "установленные маршруты").

### Статья 3

1. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами:

а) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению;

в) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и(или) выгрузки пассажиров, почты и груза международного следования.

2. Ничто в настоящей статье не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

3. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на своей территории.

4. Все технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях, а также все вопросы, относящиеся к коммерческому сотрудничеству, в частности, к расписанию, частоте рейсов, типам воздушных судов, техническому обслуживанию воздушных судов на земле и к порядку финансовых расчетов, будут решаться по договоренности между назначенными авиапредприятиями и представляться на одобрение авиационных властей Договаривающихся Сторон.

#### Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить авиапредприятие (авиапредприятия) с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на эксплуатацию.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на полеты могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

5. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения, введены в действие в отношении этой линии.

## Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в статье 3 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

а) в любом случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам, или

б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или

с) в случае, если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то такие права будут использоваться только после консультации с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны начаться в течение пятнадцати (15) дней с даты запроса.

## Статья 6

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и почты, и, в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу или почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

#### **Статья 7**

1. Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, в том числе его сооружений, технических и других средств и услуг, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами будут взиматься в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона будет способствовать проведению консультаций между своими властями, компетентными в вопросах сборов, и назначенным авиапредприятием, пользующимся средствами и услугами, и где целесообразно, с представителями организаций, представляющими авиакомпании. С целью предоставления пользователям возможности выразить свою точку зрения в отношении любых изменений в сборах с пользователей, им должна быть предоставлена соответствующая информация.

#### **Статья 8**

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.



### Статья 9

1. Назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон будут иметь справедливые и равные возможности эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между их соответствующими территориями.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам последнего авиапредприятия, которое эксплуатирует авиалинию по этому же маршруту или его части.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны наиболее полно соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между их соответствующими территориями.

4. Перевозки, осуществляемые назначенным авиапредприятием по настоящему Соглашению, должны соответствовать общему принципу, согласно которому емкость будет зависеть от:

- а) потребностей в перевозках между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;
- б) потребностей в перевозках того района, через который проходит авиалиния, и
- с) потребностей в транзитных перевозках.

### Статья 10

1. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумных уровнях с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии (таких, как стандарты скорости и обслуживания) и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны быть установлены в соответствии с указанными ниже условиями настоящей статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов должны, по возможности, согласовываться по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями во время консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Согласованные таким образом тарифы подлежат утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласиться с любым из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

4. Если авиационные власти не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, это разногласие должно быть урегулировано согласно условиям статьи 17 настоящего Соглашения.

5. Ни один тариф не должен вступить в силу, если его не утвердят авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон.

6. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, должны оставаться в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с условиями настоящей статьи.

### Статья 11

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, будут освобождаться от всех таможенных сборов, пошлин и других подобных сборов по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что это имущество, материалы и запасы останутся на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Также будут освобождаться от таких сборов и пошлин, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

а) бортовые запасы, взятые на территории одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных властями упомянутой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части, введенные на территорию одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

в) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт;

г) рекламные материалы, необходимые документы, офисное оборудование, включающее компьютерную систему бронирования и средства связи, а также необходимые запасные части для этого оборудования, используемые назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны в связи с эксплуатацией договорных авиалиний.

3. Материалы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, по требованию могут быть поставлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

4. Табельное бортовое имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно и не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

#### **Статья 12**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет предоставлять назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим авиапредприятием от эксплуатации договорных линий.

2. Такой перевод должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между Договаривающимися Сторонами. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений в этом соглашении перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу в соответствии с правилами валютного обмена, применяемыми Договаривающимися Сторонами.

### **Статья 13**

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.

2. Указанный в настоящей статье персонал состоит из граждан государств Договаривающихся Сторон. Количество персонала, назначаемого каждым назначенным авиапредприятием из числа граждан своего государства, подлежит согласованию между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

3. Назначенное авиапредприятие(я) каждой Договаривающейся Стороны будет иметь право в соответствии с национальными законами и правилами другой Договаривающейся Стороны осуществлять продажу перевозок на своих перевозочных документах в своих офисах на территории другой Договаривающейся Стороны, а также назначать должным образом оформленных агентов.

### **Статья 14**

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о прес-

туплениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г., и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в международных аэропортах, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 г., положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в последующем.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, и эксплуатанты международных аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями и требованиями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать

применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

#### **Статья 15**

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон время от времени будут проводиться консультации.

#### **Статья 16**

Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения или Приложения к нему, будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон. Если упомянутые власти не придут к соглашению, спор будет разрешаться по дипломатическим каналам.

**Статья 17**

Если одна из Договаривающихся Сторон предложит изменить условия настоящего Соглашения или Приложения к нему, между авиационными властями Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предполагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого периода. Поправки к Соглашению вступают в силу после обмена нотами по дипломатическим каналам об их принятии. Поправки к Приложению могут быть приняты по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

**Статья 18**

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

**Статья 19**

1. Настоящее Соглашение влечется на неопределенный срок.
2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. В этом случае действие Соглашения прекращается через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого периода.



**Статья 20**

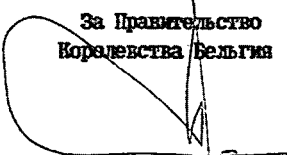
С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношении между Королевством Бельгия и Российской Федерацией Соглашение между Правительством Королевства Бельгия и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении, подписанное 5 июня 1958 года.

**Статья 21**

Настоящее Соглашение вступит в силу с даты последнего письменного уведомления по дипломатическим каналам о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

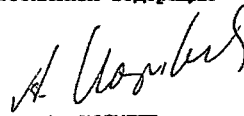
Совершено в Брюсселе "\_\_\_" декабря 1993 года в двух экземплярах, каждый на французском, нидерландском, русском и английском языках. Все тексты имеют одинаковую силу. В случае возникновения разногласий для целей толкования текст на английском языке будет иметь преимущественную силу.

За Правительство  
Королевства Бельгия



В. КЛААС  
Министр Иностранных дел

За Правительство  
Российской Федерации



А. КОЗЫРЕВ  
Министр Иностранных Дел

**ПРИЛОЖЕНИЕ К СОГЛАШЕНИЮ**

**Таблица маршрутов**

**Раздел 1**

Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенным авиапредприятием Российской Федерации в обоих направлениях:

1.1. пункты в Российской Федерации - промежуточные пункты - один пункт в Королевстве Бельгия;

1.2. один пункт в Европе - один пункт в Королевстве Бельгия - Москва - Токио и Осака - два пункта за пределами\*);

1.3. пункты в Российской Федерации - промежуточные пункты в Европе - пункты в Европе, Африке, Центральной и Южной Америке;

1.4. пункты в Королевстве Бельгия - Москва - Пекин или Шанхай\*).

-----  
\*) в соответствии со специальной договоренностью между авиационными властями

**Раздел 2**

Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенным авиапредприятием Королевства Бельгия в обоих направлениях:

2.1. пункты в Королевстве Бельгия - промежуточные пункты - два пункта в Российской Федерации;

2.2. пункты в Королевстве Бельгия - Москва - Токио и Осака\*);

2.3. пункты в Королевстве Бельгия - Пекин или Шанхай\*).

---

\* ) в соответствии со специальной договоренностью между авиационными властями

**Примечания:**

а) Промежуточные пункты на маршрутах 1.1 и 2.1 свободно выбираются назначенными авиапредприятиями.

б) Назначенное авиапредприятие Российской Федерации при выполнении полетов по маршруту 1.2 может свободно выбирать:

- один пункт в Европе из следующих пунктов: Рим, Франкфурт, Мадрид;

- два пункта за пределами Токио - Манила и другой пункт, который будет выбран позднее.

в) Назначенное авиапредприятие Российской Федерации при выполнении полетов по маршруту 1.3 может свободно выбирать:

- два промежуточных пункта в Европе между пунктами в Российской Федерации и пунктом в Бельгии;

- два пункта в Европе за пределами Бельгии свободно выбираются из следующих пунктов: Мадрид, Барселона, Марсель, Лиссабон, Дублин, Шеннон;

- шесть пунктов за пределами Бельгии в Центральной и Южной Америке свободно выбираются из следующих пунктов: Мехико, Гавана, Порт-оф-Спейн, Лима, Богота, Рио-де-Жанейро, Сан-Паулу, Каракас, Кито или Гуаякиль;

- четыре пункта за пределами Бельгии в Африке свободно выбираются из следующих пунктов: Дакар, Рабат или Касабланка, Фритаун, Конакри, Монровия, Дуала, Киншаса.

г) Назначенные авиапредприятия могут на любом или всех маршрутах опускать посадки в любых промежуточных пунктах или пунктах за пределами на указанных выше маршрутах и использовать их в любой последовательности.

е) Право назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах будет являться предметом договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

г) Частота полетов и типы воздушных судов назначенных авиапредприятий будут определяться по договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

г) Чартерные, специальные и дополнительные рейсы могут выполняться по предварительной заявке назначенного авиапредприятия; эта заявка должна подаваться не позднее, чем за сорок восемь (48) часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней.

