

No. 39451

**New Zealand
and
Belgium**

Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Kingdom of Belgium on air transport and annex (with annex). Wellington, 4 June 1999

Entry into force: *1 May 2003 by notification, in accordance with article 22*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 9 July 2003*

**Nouvelle-Zélande
et
Belgique**

Accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement du Royaume de Belgique relatif au transport aérien et annexe (avec annexe). Wellington, 4 juin 1999

Entrée en vigueur : *1er mai 2003 par notification, conformément à l'article 22*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 9 juillet 2003*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM ON AIR
TRANSPORT AND ANNEX

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

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

Reeognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;

b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;

c) the term "aeronautical authorities" means: in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation and, in the case of Belgium, the Ministry of Communications or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

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

e) the term "Designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;

f) the term "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

g) the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

h) the term "Change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;

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

j) the term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude Tokelau.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the respective designated airlines:

- a) to fly without landing across its territory;
- b) to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- c) to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation to operate services

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.

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

Article 4. Authorisation to operate services

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

2. Upon receipt of such authorisations the airlines may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airlines comply with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

Article 5. Revocation or suspension of operating authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorisations referred to in Article 4 of this Agreement with respect to the airlines designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorisation or impose conditions, temporarily or permanently :

- a) in the event of failure by such airlines to satisfy them that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;
- b) in the event of failure by such airlines to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;
- c) in the event of failure by such airlines to comply with the laws, regulations and rules of that Contracting Party;
- d) in the event that they are not satisfied that such airlines are not incorporated and do not have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating the airlines and effective control of such airlines is not vested in the Contracting Party designating the airlines or that Contracting Party's nationals, or both.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws, regulations and rules referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 17 of this Agreement.

Article 6. Application of laws, regulations and rules

1. The laws, regulations and rules of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws, regulations and rules of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party;

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

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party.

Article 7. Certificates, licences and safety

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement on matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3.1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

3.2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days, or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3.3. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

3.4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

- 3.5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3.3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 3.4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
- 3.6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- 3.7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 3.2 or 3.6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 8. Aviation Security

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

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.

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

manent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, and their carry-on items, as well as cargo, prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

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

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

Article 9. User charges

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organisations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

Article 10. Customs and Excise

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

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:

- a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airlines of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party; or
- b) retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; or
- c) taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.

3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airlines of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs legislation or regulations.

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

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.

Article 11. Capacity

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

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same route.

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

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designat-

ing an airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;
- c) the requirements of long-haul airline operation.

5. The designated airlines shall, as may be required by the aeronautical authorities, submit for approval their proposed flight programmes. The flight programmes shall include, i.a., the type of service, the aircraft type and configuration to be used, the frequencies and the flight schedules, and any changes thereto.

Article 12. Change of gauge and code-share

1. For any segment, or segments of the respective routes a designated airline may during any one continuous flight, change type of aircraft at any point of the route.

2. In operating the agreed air services on the routes specified in the Annex, each designated airline may enter into code-share arrangements with an airline of any nationality provided the latter airline holds the appropriate route and traffic rights.

Article 13. Tariffs

1. The Contracting Parties shall permit tariffs on the routes as specified in the Annex to be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines. However, a designated airline will not be precluded from proposing a tariff unilaterally, nor the aeronautical authorities from approving such a tariff.

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

3. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require tariffs for an agreed service to be filed for approval (in such form as they may separately require), in which case such filing shall be submitted at least forty-five (45) days before the proposed effective date, unless those aeronautical authorities permit the filing to be made at shorter notice.

If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

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

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

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

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

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

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

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

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

10. The tariffs charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a State which is not a Contracting Party shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and of such non-Contracting State respectively, provided, however, that the aeronautical authorities of that Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of their own airlines for services between the same points.

Article 14. Staff requirements

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

2. These staff requirements may, at the option of the designated airlines, be satisfied by their own personnel of any nationality or by using the services of any other organisation,

company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

4. To the extent permitted under national law, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties.

Article 15. Sales and revenues

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or, where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airlines designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

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

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

Article 16. Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airlines between the points in the territory of the other Contracting Party and other points on the routes specified in the Annex.

Article 17. Consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close co-operation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18. Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:

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

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

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

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this Article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

Article 19. Modifications

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

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this Article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

4. The Contracting Parties agree that the Route Schedule in the Annex can be modified after agreement between the Aeronautical Authorities through an administrative arrangement.

Article 20. Termination

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

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

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 21. Registration

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

Article 22. Entry into force

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

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

Done in duplicate at Wellington on this 4th day of June 1999 in the English language.

For the Government of New Zealand:

MAURICE WILLIAMSON

For the Government of the Kingdom of Belgium:

PIERRE VANDERVOORDE

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate points	Points in New Zealand	Points beyond
Points in Belgium	Any points	Points in New Zealand	Any points

2. Routes of New Zealand

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Points beyond
Points in New Zealand	Any points	Points in Belgium	Any points

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

The agreed services may be operated with 1st, 2nd, 3rd and 4th freedom traffic rights. No 5th freedom traffic rights will be exercised

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE RELATIF AU
TRANSPORT AÉRIEN ET ANNEXE

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

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue de créer des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Reconnaissant que des services aériens internationaux efficaces et concurrentiels permettent de développer le commerce, le bien-être des consommateurs et la croissance économique ;

Désireux d'assurer le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes ;

b) Le terme "Accord" désigne le présent Accord, son Annexe ainsi que tous les amendements éventuels à ceux-ci ;

c) L'expression "autorités aéronautiques" désigne : dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le Ministre chargé de l'aviation civile et, dans le cas de la Belgique, le Ministre des communications ou, dans les deux cas, toute autre autorité habilitée à remplir les fonctions exercées alors par lesdites autorités ;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens qui leur est respectivement donné à l'Article 96 de la Convention ;

e) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément aux dispositions des articles 3 et 4 du présent Accord ;

f) L'expression "services convenus" s'entend des services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord pour le transport de passagers, de fret et de courrier, séparément ou en combinaison ;

g) Le terme "tarifs" désigne les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et du fret ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix sont applicables, y compris

les prix et conditions des services des agences et autres services auxiliaires, à l'exclusion toutefois de la rémunération et des conditions de transport du courrier ;

h) L'expression "changement de jauge" s'entend de l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée dans des conditions telles que les vols sur un segment de la route sont assurés par des aéronefs dont la capacité est autre que celle de ceux exploités sur un autre segment ;

i) l'expression "équipement des aéronefs", "équipement au sol", "provisions de bord des aéronefs", "pièces de rechange" ont le sens qui leur est respectivement donné en annexe 9 à la Convention ;

j) le terme "territoire" a le sens qui lui est donné à l'article 2 de la Convention, excepté que dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le terme "territoire" ne comprend pas Tokelau.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers assurés par les entreprises de transport aérien désignées :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales ;
- c) le droit de faire des escales sur son territoire afin d'y embarquer et d'y débarquer, sur les routes spécifiées dans l'annexe, des passagers, du fret et du courrier en trafic international, soit séparément, soit en combinaison.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante le privilège d'embarquer, contre rémunération ou en affrètement, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret et du courrier destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Désignation aux fins de l'exploitation des services

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

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

Article 4. Autorisation d'exploiter des services

1. A réception d'un avis de désignation par une Partie contractante suivant les dispositions de l'article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans des conditions conformes à ses lois, règlements et règles, accordent sans retard

aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations voulues pour qu'elles puissent exploiter les services pour lesquelles elles ont été désignées.

2. A réception desdites autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter en totalité ou en partie les services convenus, sous réserve qu'elles se conforment aux dispositions applicables du présent Accord et que des tarifs soient établis dans les conditions visées à l'article 13 du présent Accord.

Article 5. Annulation ou suspension de la licence d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser d'accorder les autorisations visées à l'article 4 du présent Accord aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, de les annuler ou de les suspendre ou d'y mettre des conditions, soit provisoirement, soit définitivement :

- a) dans l'éventualité où lesdites entreprises de transport aérien ne les ont pas convaincues qu'elles ont les qualifications voulues pour remplir les conditions édictées par les lois, règlements et règles normalement et raisonnablement appliqués par ces autorités conformément à la Convention à l'exploitation de services aériens internationaux ;
- b) dans l'éventualité où lesdites entreprises de transport aérien ne se conforment pas, dans leur exploitation, aux conditions prescrites par le présent Accord ;
- c) dans l'éventualité où lesdites entreprises de transport aérien ne respectent par les lois, règlements et règles de ladite Partie contractante ;
- d) dans l'éventualité où elles n'ont pas l'assurance que lesdites entreprises de transport aérien sont constituées et ont leur établissement principal sur le territoire de la Partie contractante désignant les entreprises de transport aérien et que lesdites entreprises ne sont pas effectivement contrôlées par la Partie contractante qui les a désignées ou par des ressortissants de celle-ci, ou par les deux.

2. A moins qu'une action immédiate ne soit essentielle pour prévenir une infraction aux lois, règlements ou règles susvisés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne sont exercés qu'après des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 17 du présent Accord.

Article 6. Application des lois, règlements et règles

1. Les lois, règlements et règles concernant l'admission et le séjour sur le territoire ou le départ du territoire d'une Partie contractante des aéronefs assurant un service aérien international ou visant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs doivent être respectés par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante à l'entrée sur et au départ dudit territoire ainsi que pendant le séjour sur celui-ci.

2. Les lois, règlements et règles d'une Partie contractante concernant l'entrée, le contrôle, le transit, l'immigration, les passeports, les douanes, les devises, les normes sanitaires et la quarantaine doivent être respectés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ainsi que par ou au nom de leurs équipages, de leurs passagers,

du fret et du courrier pendant le transit et l'admission sur ainsi que lors du départ du territoire de ladite Partie contractante, de même que pendant le séjour sur celui-ci.

3. Les passagers en transit à travers le territoire de l'une ou de l'autre des Parties contractantes ne font l'objet que d'un contrôle simplifié.

4. Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes n'accorde de préférence à ses propres entreprises de transport aérien ou à une quelconque autre entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux analogues à ceux de l'autre Partie contractante.

Article 7. Certificats, brevets et sécurité

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et qui sont encore en cours de validité, sont reconnus valides par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe, sous réserve que ces certificats ou brevets aient été émis ou validés en conséquence des normes fixées en vertu de la Convention et en conformité avec celles-ci.

Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître, dans le cas des vols au-dessus de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante.

2. Si les certificats ou brevets visés au paragraphe 1 du présent article ont été émis ou validés en fonction de normes autres que les normes établies conformément à la Convention, et si cette différence a été enregistrée auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations aux termes de l'article 17 du présent Accord afin d'avoir l'assurance que les normes en cause sont acceptables à leurs yeux.

L'absence d'accord satisfaisant sur les questions de sécurité des vols constitue un motif de mise en oeuvre des dispositions de l'article 5 du présent Accord.

3.1 Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations sur les normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine concernant les équipages des aéronefs, les aéronefs et leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours suivant la demande.

3.2 Si, après ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne maintient ni ne fait appliquer effectivement des normes de sécurité dans tout domaine de ce type au moins égales aux normes minima établies alors en conséquence de la Convention, la première Partie contractante notifie ces constatations à l'autre Partie contractante ainsi que les mesures considérées comme s'imposant pour se conformer auxdites normes minima, en lui demandant de prendre les mesures rectificatives appropriées. Le fait que l'autre Partie contractante ne prenne pas les mesures appropriées dans un délai de 15 jours, ou dans tel délai plus long qui serait convenu, constituera un motif de mise en oeuvre des dispositions de l'article 5 du présent Accord.

3.3 Nonobstant l'obligation inscrite à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante sur des services à destination ou au départ du territoire de l'autre Partie contractante peut,

cependant qu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un contrôle par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, de l'intérieur et de l'extérieur de l'aéronef, afin qu'ils s'assurent tant de la validité des documents de l'aéronef et des papiers de son équipage, que de l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (contrôle dit "contrôle au sol" dans le présent article), sous réserve que ces contrôles n'entraînent pas de retard déraisonnable.

3.4 Si l'un quelconque de ces contrôles au sol ou l'une de ces séries de contrôles au sol font naître :

a) de sérieuses raisons de croire qu'un aéronef ou son exploitation n'est pas conforme aux normes minima fixées alors conformément à la Convention, ou

b) de sérieuses raisons de penser que les normes de sécurité fixées alors conformément à la Convention ne sont pas maintenues et appliquées effectivement,

la Partie contractante procédant au contrôle a la latitude de conclure, en vertu de l'Article 33 de la Convention, que les normes selon lesquelles le certificat ou les licences relatifs audit aéronef ou de l'équipage dudit aéronef ont été délivrés ou validés, ou que les normes selon lesquelles ledit aéronef est exploité, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minima fixées conformément à la Convention.

3.5 Dans l'éventualité où l'accès aux fins du contrôle au sol d'un aéronef exploité par la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante conformément aux dispositions du paragraphe 3.3 ci-dessus est refusé par le représentant de cette ou de ces entreprises de transport aérien, l'autre Partie contractante est libre d'en conclure que de sérieuses préoccupations du type visé au paragraphe 3.4 ci-dessus sont ainsi soulevées et d'en tirer les conclusions visées dans ledit paragraphe.

3.6 Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier la licence d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante immédiatement dans l'éventualité où la première Partie contractante citée conclut, que ce soit à la suite d'un contrôle au sol, d'une série de contrôles au sol, d'un refus d'accès aux fins d'un contrôle au sol, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est essentielle à la sûreté de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

3.7 Toute mesure prise par une Partie contractante conformément au paragraphe 3.2 ou 3.6 ci-avant cesse dès lors que la raison pour laquelle cette mesure a été prise cesse d'exister.

Article 8. Sécurité aérienne

1. Les Parties contractantes réaffirment que, dans leurs relations réciproques, l'obligation qu'elles ont de préserver la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sur demande, les Parties contractantes se prêtent toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils ainsi que tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, de même que toute autre menace pour la sécurité aérienne.

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 ainsi qu'à tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile et ayant force exécutoire pour les deux Parties contractantes.

4. Dans leurs relations réciproques, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrite par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui constituent des annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où lesdites dispositions de sécurité sont applicables aux Parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, ou des exploitants d'aéronefs ayant leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire ainsi que des exploitants d'aéroports sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions applicables à la sécurité aérienne.

5. Chacune des Parties contractantes convient de respecter les dispositions requises par l'autre Partie contractante en matière de sécurité pour l'entrée sur le territoire de ladite autre Partie contractante, ainsi que de prendre des mesures adéquates afin de contrôler les passagers, les équipages et leurs bagages à main ainsi que le fret avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante étudie par ailleurs avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante visant des mesures de sécurité spéciales pour ses aéronefs ou pour les passagers afin de faire face à une menace particulière.

6. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées afin de mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à la menace d'incident.

7. Si l'une des Parties contractantes s'écarte des dispositions du présent article en matière de sécurité aérienne, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec celles de la Partie contractante première citée. L'absence d'accord satisfaisant dans un délai de trente (30) jours constitue un motif de mise en oeuvre des dispositions de l'article 5 du présent Accord.

Article 9. Redevances d'usage

1. Les redevances imposées sur le territoire d'une Partie contractante aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ne sont pas plus lourdes que celles imposées à une entreprise de transport aérien nationale de la première citée des Parties contractantes assurant des services internationaux analogues.

2. Chacune des Parties contractantes encourage lorsque possible les consultations entre ses autorités compétentes en matière de redevances et les entreprises de transport aérien désignées utilisant les installations et les services, ceci par le biais des organisations

représentatives des entreprises de transport aérien. Un préavis raisonnable est donné en cas de proposition de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leurs points de vue avant que les modifications ne soient faites.

Article 10. Droits de douane et droits d'accise

1. Chaque Partie contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de restrictions à l'importation, et les exonère de droits de douane, droits d'accise, droits d'inspection et autres droits et taxes nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles de graissage, les fournitures techniques, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et autres fournitures destinés à être utilisés ou utilisés exclusivement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de ladite autre Partie contractante exploitant les services convenus, ainsi que les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, tous les imprimés portant le logo de l'entreprise ainsi que le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par lesdites entreprises de transport aérien désignées.

2. Les exemptions et exonérations visées par le présent article s'appliquent aux éléments visés au paragraphe 1 du présent article, que ces éléments soient ou non utilisés ou consommés intégralement dans le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption ou l'exonération, sous réserve que ces éléments soient :

- a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, mais qu'ils ne soient pas cédés sur le territoire de ladite Partie contractante ; ou
- b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ de celui-ci ; ou
- c) embarqués sur les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et qu'ils soient destinés à l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal embarqué, l'équipement au sol ainsi que les matières et fournitures conservées à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières dudit territoire. En pareil cas, ils sont susceptibles d'être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment où ils sont réexportés ou cédés de quelque autre manière que ce soit dans des conditions conformes à la législation ou aux règlements douaniers.

4. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes.

5. Les exemptions et exonérations prévues par le présent article sont également valides lorsque les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ont conclu un contrat avec une autre entreprise de transport aérien jouissant des mêmes exemptions et exonérations auprès de l'autre Partie contractante, pour le prêt ou le transfert, dans le

territoire de l'autre Partie contractante, des éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

Article 11. Capacité

1. Aux fins de l'exploitation des services convenus et au-delà, les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes bénéficient de conditions d'exploitation équitables et égales.

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante tiennent compte des intérêts des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien des Parties contractantes ont un rapport raisonnable avec les besoins de transport de la population sur les routes spécifiées et ont pour principal objectif la mise à disposition, à un facteur de charge raisonnable, d'une capacité propre à répondre aux besoins actuels et aux besoins normalement prévisibles en matière de transport de passagers, de fret et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Les services de transport de passagers, de fret et de courrier, embarqués et débarqués à des points situés sur les routes spécifiées sur les territoires d'Etats autres que ceux qui ont désigné une entreprise de transport aérien sont conformes au principe général selon lequel la capacité est fonction :

- a) des impératifs de trafic à destination et au départ du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ;
- b) des impératifs de trafic de la zone traversée par l'entreprise de transport aérien après qu'il ait été tenu compte des autres services de transport assurés par des entreprises de transport aérien des Etats faisant partie de la zone ;
- c) des impératifs de l'exploitation des entreprises de transport aérien assurant des longs courriers.

5. Ainsi qu'il peut le leur être demandé par les autorités aéronautiques, les entreprises de transport aérien désignées soumettent à leur agrément les programmes de vol qu'elles proposent. Les programmes de vol comprennent, entre autres, le type de service, le type d'aéronefs et la configuration qui sera utilisée, les fréquences et les horaires et dates des vols, ainsi que les modifications éventuelles de ces éléments.

Article 12. Changement de jauge et partage des codes

1. Sur tout segment ou tous segments des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, sur tout vol continu, changer de type d'aéronef en tout point de la route.

2. Dans l'exploitation des services aériens convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe, chaque entreprise de transport aérien désignée peut conclure des accords de

partage de codes avec une entreprise de transport aérien de toute nationalité sous réserve que cette dernière détienne les droits nécessaires concernant la route ainsi que des droits de trafic idoines.

Article 13. Tarifs

1. Les Parties contractantes autorisent chacune des entreprises de transport aérien désignées à fixer les tarifs applicables aux routes spécifiées en annexe, si possible après que des consultations aient eu lieu entre ces entreprises. Cependant, une entreprise de transport aérien désignée ne peut être empêchée de proposer un tarif unilatéralement, les autorités aéronautiques ne pouvant être empêchées de l'agréer.

2. Les tarifs de transport sur les services convenus à destination et au départ du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à un niveau raisonnable, en tenant dûment compte des tous les facteurs pertinents, dont le coût de l'exploitation, un bénéfice normal, les caractéristiques du service, les intérêts des usagers et, si ceci est estimé approprié, les tarifs des autres entreprises de transport aérien sur tout ou partie de la même route.

3. Les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie contractante peuvent demander que les tarifs applicables à un service convenu soient déposés afin de les agréer (sous telle forme qu'elles peuvent exiger individuellement), auquel cas le dépôt est fait au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur, à moins que ces autorités aéronautiques ne permettent que le dépôt soit fait dans des délais moindres.

Si dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de sa réception, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante n'ont pas exprimé aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désaccord sur le tarif qui leur a été soumis, ce tarif est considéré comme acceptable et prend effet à la date indiquée sur le tarif proposé.

Dans l'éventualité où un délai moindre serait accepté par les autorités aéronautiques pour la soumission d'un tarif, elles peuvent aussi convenir que le délai endéans lequel elles doivent faire état de leur désaccord soit inférieur à trente (30) jours.

4. Si un désaccord a été exprimé dans les conditions prévues au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord et s'efforcent de fixer le tarif d'un commun accord.

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

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne sont pas d'accord avec un tarif d'ores et déjà en place, elles en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les entreprises de transport aérien désignées s'efforcent, lorsque ceci leur est demandé, de se mettre d'accord.

Si dans un délai de quatre-vingt dix (90) jours à compter de la date de la réception d'une notification de désaccord, un nouveau tarif ne peut être déterminé, les modalités visées aux paragraphes 4 et 5 du présent article sont applicables.

7. Lorsque des tarifs ont été fixés conformément aux dispositions du présent article, ils restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été déterminés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 18 du présent Accord.

8. Aucun tarif ne prend effet si les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie contractante refusent de l'approuver, excepté selon les dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent s'assurer que les tarifs facturés et les recettes correspondantes sont conformes aux tarifs agréés et qu'ils ne font pas l'objet de remises.

10. Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et le territoire d'un Etat qui n'est pas une Partie contractante sont respectivement assujettis à l'agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et des autorités aéronautiques de l'Etat non partie contractante, étant toutefois entendu que les autorités aéronautiques de cette Partie contractante ne peuvent exiger un tarif autre que celui appliqué par leurs propres entreprises de transport aérien pour des services entre les mêmes points.

Article 14. Personnel nécessaire

1. Les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante sont autorisées, sur une base de réciprocité, à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante, leurs représentants ainsi que leur personnel commercial, leur personnel d'exploitation et leur personnel technique nécessaires à l'exploitation des services convenus.

2. Ces besoins en personnel peuvent, à la discrétion des entreprises de transport aérien désignées, être satisfaits par leur propre personnel de quelque nationalité qu'il soit, ou en faisant appel aux services de tout autre organisme, société ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et ayant le droit de rendre ces prestations de service sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont assujettis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante. Dans le respect desdits lois et règlements, chaque Partie contractante accorde, avec réciprocité et dans les meilleurs délais, les permis de travail, visas de travail et autres documents analogues nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

4. Dans la mesure autorisée par le droit national, les deux Parties contractantes dispensent de l'exigence de permis de travail ou de visa de travail et autres documents analogues le personnel accomplissant certains services et missions temporaires.

Article 15. Ventes et recettes

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée se voit accorder le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante soit directement, soit, à sa discrétion, par le biais de ses agents.

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre ses services de transport dans la monnaie dudit territoire ou, à sa discrétion, en devises librement convertibles d'autres pays.

Chacun est libre d'acheter ces services de transport dans les devises acceptées pour ces achats par ladite entreprise de transport aérien.

2. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent de ses recettes par rapport à ses dépenses, ayant été acquis par l'entreprise de transport aérien désignée sur son territoire. Ces transferts sont effectués aux taux de change officiels applicables aux paiements courants, ou, en l'absence de taux de change officiels, aux taux de change en vigueur sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour du dépôt de la demande de transfert par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, et ne font frappés d'aucun frais excepté les frais normaux débités par les banques pour ces transactions.

3. Chaque Partie contractante, avec réciprocité, exonère les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de toutes formes d'impôt sur le revenu ou sur les bénéfices tirés par ces entreprises de transport aérien sur le territoire de la Partie contractante première citée de l'exploitation des services aériens internationaux, ainsi que de toute taxe sur le chiffre d'affaires ou sur la fortune.

La présente disposition est nulle si une Convention tendant à éviter la double imposition prévoyant une telle exonération est en vigueur entre les Parties contractantes.

Article 16. Statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une comme de l'autre Partie contractante communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, telles statistiques périodiques ou autres qu'elles peuvent raisonnablement demander afin de contrôler la capacité mise à disposition sur les services convenus, y compris, tout en n'y étant pas limités, des états statistiques relatifs au trafic transporté par ses entreprises de transport aérien désignées entre les points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'autres points situés sur les routes spécifiées en annexe.

Article 17. Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre pour assurer une étroite coopération dans tous les domaines ayant une incidence sur la mise en oeuvre et sur l'observation, dans des conditions satisfaisantes, des dispositions du présent Accord et de son annexe.

2. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jour à compter de la date de la réception d'une telle demande, à moins qu'il n'en soit autrement convenu entre les Parties contractantes.

Article 18. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, elles s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, ou l'une ou l'autre des Parties contractantes peut soumettre le différend à un tribunal composé de trois arbitres, à charge pour ce dernier de trancher.

3. Le tribunal arbitral est constitué de la manière suivante :

Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception, par une Partie contractante, par la voie diplomatique, d'une demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante. Ces deux arbitres se mettent d'accord sur le choix d'un troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.

Le troisième arbitre est ressortissant d'un Etat tiers, préside le tribunal et choisit le lieu où l'arbitrage aura lieu.

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre dans le délai stipulé, ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans le délai stipulé, il peut être demandé au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de nommer un ou des arbitres selon le cas.

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

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne respecte pas ladite décision, l'autre Partie contractante est fondée à appliquer les dispositions de l'article 5 du présent Accord.

5. Les frais du tribunal arbitral sont répartis à parts égales entre les Parties contractantes.

Article 19. Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander à tenir des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques soit oralement, soit par correspondance, débutent dans les soixante (60) jours suivant la date de la demande.

2. Si une convention générale multilatérale relative aux services aériens entre en vigueur pour les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite convention prévaudront. Des consultations conformes aux dispositions du paragraphe 1 du présent ar-

ticle peuvent avoir lieu afin de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est influencé par les dispositions de la convention multilatérale.

3. Tout amendement convenu en conséquence de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'il aura été confirmé par un échange de notes diplomatiques.

4. Les Parties contractantes conviennent que le Tableau des routes en annexe peut être modifié après un accord entre les autorités aéronautiques, ceci par des mesures administratives convenues.

Article 20. Dénonciation

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

Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

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

En l'absence d'un accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après qu'elle a été reçue par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 21. Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement à celui-ci sera enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Chacune des Parties contractantes notifiera l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles qui s'imposent pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

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

FAIT en deux exemplaires à Wellington, le 4 juin 1999, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

MAURICE WILLIAMSON

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

PIERRE VANDERVOORDE

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes du Royaume de Belgique

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Nouvelle- Zélande	Points au-delà
Points en Belgique	Tous points	Points en Nouvelle- Zélande	Tous points

2. Routes de la Nouvelle-Zélande

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points en Nouvelle- Zélande	Tous points	Points en Belgique	Tous points

Tout point ou n'importe quels points sur les routes convenues peuvent être omis par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ou peuvent être exploités dans un ordre différent sur tout vol ou sur tous les vols, sous réserve que le point de départ ou le point d'arrivée se trouvent dans le pays dont elles ont la nationalité.

Les services convenus peuvent être exploités avec le 1er, le 2ème, le 3ème et le 4ème degrés de liberté des droits de trafic. Aucun 5ème degré de liberté des droits de trafic ne sera exercé.