

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 maart 2018

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Overeenkomst
tussen de Regering van het Koninkrijk België
en de Regering van de Republiek Guinee
betreffende het luchtvervoer, gedaan te
Conakry op 2 april 2015**

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	5
Voorontwerp	12
Advies van de Raad van State	13
Wetsontwerp	23
Overeenkomst	24

Blz.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

1^{er} mars 2018

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord entre le
Gouvernement du Royaume de Belgique et le
Gouvernement de la République de Guinée
relatif au transport aérien, fait à Conakry
le 2 avril 2015**

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	5
Avant-projet	12
Avis du Conseil d'État	13
Projet de loi	23
Accord	42

Pages

De regering heeft dit wetsontwerp op 1 maart 2018 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 1^{er} mars 2018.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 7 maart 2018 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 7 mars 2018.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp van instemmingswet heeft tot doel de bekrachtiging mogelijk te maken van de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Guinee betreffende het luchtvervoer.

Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 21 oktober 1994 waarvan meerdere clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met het communautair recht niet overeenstemden, hetzij gewoon aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden.

De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de Overeenkomstsluitende Partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en regelen, met inachtneming van de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende Partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtvaartverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.

Het gaat om:

— de volgende aspecten voor de Overeenkomstsluitende Partijen:

de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen; de toepassing van de wetten en voorschriften; de samenwerking inzake beveiliging; de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen; de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen waarbij België verplicht rekening moet houden met het Europese begrip van communautair luchtvaartmaatschappij zoals bedoeld in de arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen; de vergunning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn; de gebruiksvergoedingen (luchthavens en luchtvaartvoorzieningen); de douanerechten en accijzen; de specifieke aspecten eigen aan elke overeenkomst, namelijk: het overleg, de informatie-uitwisseling, de regeling van geschillen, de wijziging en de beëindiging van de overeenkomst, de registratie en de inwerkingtreding;

— de volgende aspecten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

RÉSUMÉ

Le projet de loi d' assentiment a pour objet de permettre la ratification de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Guinée relatif au transport aérien.

Cet Accord remplace l'accord aérien bilatéral du 21 octobre 1994 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes.

Ses dispositions, applicables aux Parties Contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le "Tableau des routes" annexé à cet accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit:

— pour les Parties Contractantes, essentiellement des aspects:

certificats de navigabilité; brevets d'aptitudes et licences; application des lois et règlements; collaboration en matière de sûreté; exigences en matière de sécurité des aéronefs; désignation qui, pour la Belgique, exige obligatoirement la prise en compte de la notion européenne de transporteur communautaire rappelée par les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE); autorisation, révocation ou suspension d'exploitation ainsi que tous les aspects qui y sont attachés; redevances d'usage (aéroports et installations de navigation aérienne); droits de douane et accises; aspects plus formalistes tels que: la consultation, l'échange d'information, les procédures de règlement des différends, la modification et dénonciation de l'accord, l'enregistrement, l'entrée en vigueur;

— pour, et au profit des compagnies aériennes désignées, essentiellement des aspects:

*de verlening van verkeersrechten, de grondaan-
deling, de capaciteit en de goedkeuring van de exploi-
tatieprogramma's, de tarieven, de verkoop, de inkom-
sten en de vertegenwoordiging van de aangewezen
luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de
andere Overeenkomstsluitende Partij, de verandering
van vliegtuigtype en de codesharingsregelingen.*

*Op economisch en diplomatiek vlak draagt deze
luchtvaartovereenkomst bij tot de uitstraling en de
aantrekkingskracht van België in de wereld. Ze biedt
opportuniteiten zowel aan de luchtvaartmaatschap-
pijen als aan de luchthavens of onderaannemers.*

*octroi des droits de trafic, assistance en escale,
capacité et approbation des programmes d'exploita-
tion, tarifs, ventes et recettes ainsi que représentation
des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre
Partie Contractante, rupture de charge et accords de
partage de codes.*

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het Koninkrijk België en de Federale Republiek Guinee hebben op 2 april 2015 een nieuwe bilaterale overeenkomst betreffende het luchtvervoer ondertekend.

Deze overeenkomst wordt nu voorgelegd ter instemming aan de Kamers.

Context en normatief kader van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten

Ondanks zijn symboolwaarde van vrijheid en on-eindigheid is het luchtruim niet zo vrij als we het ons voorstellen.

Op juridisch vlak blijft het “luchtruim” het domein van de staten. Artikel 1 van het Verdrag van Chicago (7 december 1944), de hoeksteen van de gehele organisatie van de wereldwijde burgerluchtvaart, bepaalt dat “elke Staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over de luchtruimte boven zijn grondgebied.”

De buitengewone ontwikkeling van het internationale luchtverkeer is mogelijk sindsdien, dankzij het sluiten van duizenden bilaterale overeenkomsten tussen alle landen ter wereld, waardoor de bediening van een land door de luchtvaartmaatschappijen van een ander land is toegestaan, op voorwaarde dat bepaalde regels worden nageleefd en dit op basis van het principe van wederkerigheid.

Deze overeenkomsten inspireren zich nog vandaag op het Verdrag van Chicago van 1944 en vooral op de aanbevelingen en normen van de ICAO (*International Civil Aviation Organization*), die door dit Verdrag werd opgericht.

De arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de open sky-rechtszaken hebben bepaalde bepalingen van deze bilaterale luchtvaartovereenkomsten aan de kaak gesteld (omdat ze met het communautair recht niet overeenstemden) en hebben aanleiding gegeven tot de ontwikkeling van een extern beleid van de Europese Unie op het vlak van de burgerluchtvaart.

De lidstaten moeten dus rekening houden met deze nieuwe dimensie bij de ondertekening van nieuwe bilaterale overeenkomsten of moeten over de bestaande overeenkomsten opnieuw onderhandelen.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Royaume de Belgique et la République de Guinée ont signé, le 2 avril 2015, un nouvel accord bilatéral relatif au transport aérien.

Il est soumis aujourd’hui à l’assentiment des Assemblées parlementaires en vue de sa ratification.

Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

Symbole de liberté, d’infini, les cieux ne sont pas l’univers sans entraves que l’on imagine.

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

Depuis lors, l’extraordinaire développement du trafic aérien international a été rendu possible par la conclusion de milliers d’accords bilatéraux de par le monde, par lesquels la desserte d’un pays par les compagnies aériennes de l’autre est autorisée, sur base du principe de réciprocité et sous réserve du respect de certaines règles.

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

Les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), dits “Ciel ouvert”, ont toutefois remis en cause certaines dispositions de ces accords aériens bilatéraux (celles qui se sont révélées non compatibles avec le droit communautaire) et fait émerger la mise en place d’une politique extérieure de l’aviation de l’Union européenne.

Depuis lors, tous les accords aériens bilatéraux renégociés ou conclus par les États membres doivent tenir compte de cette dimension nouvelle.

De bilaterale luchtvaart-overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Guinee

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Guinee die op 2 april 2015 ondertekend werd, maakt deel uit van deze nieuwe reeks van luchtvaartovereenkomsten.

Deze overeenkomst werd gesloten en geparafeerd naar aanleiding van de overlegvergaderingen die op 17 en 18 november 2008 te Brussel tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen (de FOD Mobiliteit en Vervoer voor België) werden gehouden.

Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 21 oktober 1994 waarvan meerdere clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met het communautair recht niet overeenstemden, hetzij gewoon aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden.

Overeenkomstig artikel 167 van de Grondwet wordt deze overeenkomst nu voorgelegd ter instemming aan de Kamer.

De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de Overeenkomstsluitende Partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en regelen, met inachtneming van de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende Partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtvaartverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.

Het gaat om:

— de volgende aspecten voor de Overeenkomstsluitende Partijen:

de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen; de toepassing van de wetten en voorschriften; de samenwerking inzake beveiliging; de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen; de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen waarbij België verplicht rekening moet houden met het Europese begrip van communautaire luchtvaartmaatschappij zoals bedoeld in de arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen; de vergunning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn; de gebruiksvergoedingen (luchthavens en luchtvaartvoorzieningen); de

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République de Guinée

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République de Guinée, signé le 2 avril 2015, fait partie de cette nouvelle lignée d'accords aériens.

Il a été conclu et paraphé, à la suite de Consultations Aéronautiques qui se sont tenues à Bruxelles, les 17 et 18 novembre 2008 entre les autorités aéronautiques des deux pays (le SPF Mobilité & Transport pour la Belgique).

Il remplace l'accord aérien bilatéral du 21 octobre 1994 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes.

Il est aujourd'hui, en application de l'article 167 de la Constitution, présenté à l'assentiment de la Chambre.

Ses dispositions, applicables aux Parties Contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le "Tableau des routes" annexé à cet accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit:

— pour les Parties Contractantes, essentiellement des aspects:

certificats de navigabilité; brevets d'aptitudes et licences; application des lois et règlements; collaboration en matière de sûreté; exigences en matière de sécurité des aéronefs; désignation qui, pour la Belgique, exige obligatoirement la prise en compte de la notion européenne de transporteur communautaire rappelée par les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE); autorisation, révocation ou suspension d'exploitation ainsi que tous les aspects qui y sont attachés; redevances d'usage (aéroports et installations de navigation aérienne); droits de douane et accises; aspects plus formalistes tels que: la consultation, l'échange d'information, les procédures

douanerechten en accijnzen; de specifieke aspecten eigen aan elke overeenkomst, namelijk: het overleg, de informatie-uitwisseling, de regeling van geschillen, de wijziging en de beëindiging van de overeenkomst, de registratie en de inwerkingtreding;

— de volgende aspecten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

de verlening van verkeersrechten, de grondaafhandeling, de capaciteit en de goedkeuring van de exploitatieprogramma's, de tarieven, de verkoop, de inkomsten en de vertegenwoordiging van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, de verandering van vliegtuigtype en de codesharingsregelingen.

Op economisch en diplomatiek vlak draagt deze luchtvaartovereenkomst bij tot de uitstraling en de aantrekkingskracht van België in de wereld. Ze biedt opportuniteiten zowel aan de luchtvaartmaatschappijen als aan de luchthavens of onderaannemers.

Ze creëert werkgelegenheid en vergroot de mogelijkheden voor de reizigers die rechtstreeks kunnen vliegen van of naar België, zonder verplichte doorgang via buitenlandse luchthavens.

Deze overeenkomst verbindt niet persoonlijk de burger en heeft geen impact op de staatsbegroting.

Er wordt rekening gehouden met de belangen van de Gewesten door geen onderscheid te maken tussen de Belgische luchthavens, in termen van toegang en bediening. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kiezen zelf welke luchthaven ze willen aandoen.

Deze overeenkomst heeft op intern Belgisch niveau een gemengd karakter (federaal, gewesten).

De inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst begint met een bepalend gedeelte dat stelt dat beide landen partijen zijn bij het Verdrag van Chicago van 1944 (inzake de Internationale Burgerluchtvaart) en dat ze verlangen een aanvullende overeenkomst te sluiten om luchtvaartdiensten tussen hun respectieve grondgebied en verder, uit te voeren.

In casu vervangt deze nieuwe bilaterale overeenkomst de luchtvaartovereenkomst die op 21 oktober 1994 werd ondertekend.

de règlement des différends, la modification et dénonciation de l'accord, l'enregistrement, l'entrée en vigueur;

— pour, et au profit des compagnies aériennes désignées, essentiellement des aspects:

octroi des droits de trafic; assistance en escale; capacité et approbation des programmes d'exploitation; tarifs; ventes et recettes ainsi que représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre Partie Contractante; rupture de charge et accords de partage de codes.

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

Il est créateur d'emplois et permet d'augmenter les possibilités pour les voyageurs de bénéficier de liaisons aériennes directes au départ de ou vers la Belgique, sans nécessairement devoir transiter par des aéroports étrangers.

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

Il veille à tenir compte des intérêts des Régions en ne faisant aucune distinction entre les aéroports belges, quant à leur accès et possibilités de dessertes. Il laisse celui-ci au libre choix des entreprises de transport désignées.

Cet Accord a un caractère mixte au niveau interne belge (fédéral, régions).

Le contenu de l'accord

L'accord se compose d'un dispositif rappelant que les contractants sont Parties à la Convention de Chicago de 1944 (relative à l'Aviation Civile internationale) et désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà.

Il s'agit en l'espèce d'un nouvel accord bilatéral aérien remplaçant celui du 21 octobre 1994.

De overeenkomst telt 24 artikels en een bijlage "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van de overeenkomst.

Artikel 1 definieert de termen die in de overeenkomst worden gebruikt.

Artikel 2 bepaalt de toegekende rechten: het recht om over het grondgebied te vliegen, het recht op tussenlandingen voor andere dan verkeersdoeleinden, het recht om passagiers aan boord te nemen of aan land af te zetten. Cabotage wordt niettemin uitdrukkelijk uitgesloten.

Artikel 3 stelt dat elke partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen mag aanwijzen (stelsel van eenvoudige aanwijzing).

Artikel 4 legt uit hoe een luchtvaartmaatschappij kan worden aangewezen en bepaalt aan welke voorwaarden ze moet voldoen. Dit artikel houdt rekening met de Europese voorschriften waarbij de lidstaten de aanwijzing niet tot de nationale luchtvaartmaatschappijen mogen beperken. De nadruk wordt gelegd op het communautair aspect en meer bepaald op het begrip van "vestigingsrecht". België is aldus gemachtigd, conform de Europese wetgeving, om een of meer dan een communautaire luchtvaartmaatschappij aan te wijzen, voor zover ze in België is gevestigd. Guinee refereert naar het recht dat in de Republiek Guinee van toepassing is voor de aanwijzing van haar luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 5 stelt dat de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij het recht hebben om de in artikel 4 bedoelde vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of eraan voorwaarden te verbinden.

Artikel 6 stelt dat alle wetten en regels van elke Overeenkomstsluitende Partij bij binnenkomst van, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven. Ze moeten zonder enige discriminatie worden toegepast.

Artikel 7 waarborgt de wederzijdse erkenning van de bewijzen van luchtwaardigheid, van de bewijzen van geschiktheid en van de vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de wetgeving en de regels van een van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 8 definieert de veiligheidsnormen in verband met de bemanningen, de luchtvaartuigen en hun exploitatie en de manier waarop een van de Overeenkomstsluitende Partijen op haar grondgebied

Cet accord est suivi de 24 articles et d'une Annexe dénommée "Tableau des Routes" faisant partie intégrante de celui-ci.

L'article 1^{er} définit les termes employés dans l'accord.

L'article 2 fixe les droits accordés. Il s'agit en l'occurrence des: droit de survol, droit d'escale non commerciale, droit de débarquer et d'embarquer des passagers. Le droit de cabotage est par contre explicitement exclu.

L'article 3 précise que chaque Partie peut désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien (régime de multidésignation).

L'article 4 détaille la manière de procéder à la désignation d'une entreprise de transport aérien et les conditions auxquelles cette dernière doit répondre. Cet article tient compte des prescrits européens interdisant, pour les États membres, de limiter la désignation uniquement à des entreprises de transport aérien nationales. L'aspect communautaire et en particulier la notion de "droit d'établissement" est mis en évidence. La Belgique est ainsi autorisée dans cet accord, en conformité avec la législation européenne, à désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien communautaires dès lors que ces dernières sont établies en Belgique. La Guinée fait, de son côté, uniquement référence au droit applicable en République de Guinée pour la désignation de ses entreprises de transport aérien.

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

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

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

L'article 8 définit les normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation ainsi que la manière dont l'une des Parties contractantes peut effectuer, sur son

een platforminspectie van een luchtvaartuig van de andere Overeenkomstsluitende Partij mag uitvoeren. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie.

Artikel 9 bevestigt de verplichting om de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen te beveiligen. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar. Er wordt herinnerd aan de wetten, reglementen en internationale verdragen voor de vrijwaring van de veiligheid van de passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en diensten.

Artikel 10 bepaalt dat de gebruiksvergoedingen die op het grondgebied van de ene overeenkomstsluitende partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet hoger mogen zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 11 kent aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht toe, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te doen, of de grondafhandeling aan een erkende dienstverlener uit te besteden. Indien het zelf afhandelen beperkt zou zijn of bij gebrek aan concurrerende verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet discriminerende wijze.

Artikel 12 bepaalt de voorwaarden voor de toepassing en de vrijstelling van douanerechten en accijnzen.

Artikel 13 behandelt de capaciteit die op de omschreven routes in de routetabel mag worden ingezet. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten. De exploitatieprogramma's moeten uiterlijk 30 dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden voorgelegd.

Artikel 14 stelt dat van vliegtuigtype mag veranderd worden op alle gedeeltes van de routes en dat de

territoire, une inspection au sol d'un aéronef de l'autre Partie contractante. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante si elle parvient à la conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

L'article 9 réaffirme l'obligation de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire. Les législations, règlements et diverses conventions internationales visant à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne sont rappelées.

L'article 10 établit que les redevances d'usage imposées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne seront pas plus élevées que celles qui sont imposées aux entreprises de transport aérien désignées de la première Partie.

L'article 11 permet la pratique de l'auto-assistance sur le territoire de l'autre Partie contractante ou le choix de sous-traiter ces services d'assistance au ou à l'un des prestataires autorisés. Dans tous les cas où l'auto-assistance serait limitée ou, qu'une concurrence entre prestataires de services d'assistance n'existerait pas, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire.

L'article 12 définit les conditions d'application et d'exemption des droits de douane et d'accises.

L'article 13 traite de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au tableau des routes. Les entreprises de transport aérien désignées bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services aériens convenus. Il précise aussi que les programmes d'exploitation devront être soumis pour approbation préalable aux Autorités Aéronautiques des deux Parties, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

L'article 14 permet la rupture de charge sur tout secteur des routes ainsi que des accords de partage

aangewezen luchtvaartmaatschappijen codesharings-regelingen kunnen afsluiten, voor zover ze de voorafgaande toelating van de betrokken luchtvaartautoriteiten gekregen hebben.

Krachtens artikel 15 mogen de tarieven voor vervoer op een redelijk niveau worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren.

Artikel 16 staat toe dat geëxpatrieerd personeel op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid, mag worden ingezet. De kwestie van de werkvergunningen en de tewerkstellingsvisa wordt erin behandeld. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel van om het even welke nationaliteit of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft zodanige diensten te verrichten.

Artikel 17 verleent het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te verkopen. Dit artikel verleent ook het recht om het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen maatschappijen op dat grondgebied over te maken. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zijn ook vrijgesteld op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, van enigerlei belasting op inkomens of baten alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

Artikel 18 waarborgt de uitwisseling van informatie tussen de Overeenkomstsluitende Partijen (vergunningen, bewijzen, enz.).

Artikel 19 stelt dat de luchtvaartautoriteiten, op elk moment overleg kunnen plegen, mits ze een bepaalde termijn naleven.

Artikel 20 stelt hoe en onder welke voorwaarden geschillen geregeld kunnen worden.

Artikel 21 regelt de procedure om de luchtvaartovereenkomst eventueel te wijzigen.

Artikel 22 vult het vorige artikel aan met de procedures tot beëindiging van de overeenkomst.

Artikel 23 stelt dat de overeenkomst bij de Internationale Burgerluchtvaart zal worden geregistreerd.

de codes avec des entreprises de transport aérien désignées de toute nationalité pour autant qu'elles aient reçu l'autorisation préalable des autorités aéronautiques concernées.

L'article 15 autorise la fixation des tarifs à des taux raisonnables, compte-tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents.

L'article 16 autorise, sur base de réciprocité, l'affectation de personnel expatrié sur le territoire de l'autre Partie contractante. La question des permis de travail et visas d'emplois est traitée. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par leur propre personnel, quelle que soit sa nationalité, ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services.

L'article 17 permet aux entreprises de transport aérien désignées de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Il offre également la possibilité de transférer librement l'excédent de recettes sur les dépenses réalisé par les dites entreprises sur son territoire. Il exempte également les entreprises de transport aérien, sur le territoire de l'autre Partie, de toute forme de taxe sur les revenus ou profits ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

L'article 18 veille à assurer l'information mutuelle entre Parties Contractantes (autorisations, certificats, etc.).

L'article 19 rappelle la possibilité pour les Autorités Aéronautiques de se consulter à tout moment moyennant préavis.

L'article 20 établit la manière et les conditions dans lesquelles peuvent se régler d'éventuels différends.

L'article 21 détermine la façon de procéder à certaines modifications de l'accord aérien.

L'article 22 complète l'article précédent par les possibilités et modalités de dénonciation de l'accord.

L'article 23 dispose que l'accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Artikel 24 bepaalt dat elk van de Overeenkomstsluitende Partijen langs diplomatieke weg de andere Overeenkomstsluitende Partij zal inlichten over het volbrengen van haar grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

De bijlage ("Routetabel") bepaalt de punten (luchthavens) waaruit, via en waarnaar (in de overeenkomstsluitende landen of elders) elke aangewezen luchtvaartmaatschappij luchtdiensten overeenkomstig de voorwaarden die in de overeenkomst werden vastgelegd, kunnen uitvoeren.

Beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen dus, overeenkomstig deze bijlage, vanuit en naar elke Belgische of Guineese luchthaven luchtdiensten exploiteren. Tussenvallende punten en verder gelegen punten kunnen ook vrij gekozen worden.

*
* *

Op 26 juli 2017 heeft de Raad van State zijn advies gegeven (nr. 61.670/VR/V).

Ten gevolge van de opmerkingen van de Raad van State werden het ontwerp van wet de memorie van toelichting aangepast.

Er werd een derde artikel toegevoegd aan het wetsontwerp, betreffende de toekomstige wijzigingen aan de Bijlage van de Overeenkomst.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

L'article 24 établit que chaque Partie Contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de l'Accord.

L'Annexe ("Tableau des routes") détermine les points (aéroports) au départ, via ou vers lesquels (dans le pays contractants ou ailleurs) chaque entreprise de transport aérien désignée pourra assurer des services aériens aux conditions fixées dans l'accord.

En l'occurrence, cette Annexe autorise l'exploitation de services aériens au départ de et vers tout aéroport belge ou guinéen pour les deux Parties. Les points intermédiaires et au-delà de la route peuvent également être librement choisis.

*
* *

En date du 26 juillet 2017, le Conseil d'État a donné son avis (n° 61.670/VR/V).

Suite aux remarques du Conseil d'État, le projet de loi et l'exposé des motifs ont été adaptés.

Un troisième article a été ajouté au projet de loi relatif aux modifications futures à l'Annexe de l'Accord.

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Guinee betreffende het luchtvervoer, gedaan te Conakry op 2 april 2015

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Guinee betreffende het luchtvervoer, gedaan te Conakry op 2 april 2015, zal volkomen gevolg hebben.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Guinée relatif au transport aérien, fait à Conakry le 2 avril 2015

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Guinée relatif au transport aérien, fait à Conakry le 2 avril 2015, sortira son plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 61.670/VR/V VAN 26 JULI 2017

Op 12 juni 2017 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen van rechtswege^{1(*)} verlengd tot 27 juli 2017 een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Guinee betreffende het luchtvervoer, gedaan te Conakry op 2 april 2015”.

Het voorontwerp is door de verenigde vakantiekamer onderzocht op 18 juli 2017. De verenigde kamers waren samengesteld uit Yves Kreins, eerste voorzitter en Jo Baert, kamervoorzitter, Bruno Seutin, Bernard Blero, Wanda Vogel en Koen Muylle, staatsraden, Jacques Englebert en Johan Put, assessoren, Annemie Goossens, griffier, en Charles-Henri Van Hove, toegevoegd griffier.

Het verslag is opgesteld door Xavier Delgrange, eerste auditeur-afdelingshoofd en Joke Goris, auditeur. Het is toegevoegd door Xavier Delgrange en Brecht Steen, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Marnix Van Damme, kamervoorzitter.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 26 juli 2017.

*

1. Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten “op de Raad van State”, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, ^{2†} de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voorliggende voorontwerp van wet strekt ertoe instemming te verlenen met de “Overeenkomst tussen de

¹ (*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, in fine, van de wetten “op de Raad van State”, gecoördineerde op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege verlengd wordt met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

² † Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 61.670/VR/V DU 26 JUILLET 2017

Le 12 juin 2017, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé de plein droit^{1(*)} jusqu'au 27 juillet 2017, sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Guinée relatif au transport aérien, fait à Conakry le 2 avril 2015”.

L'avant-projet a été examiné par les chambres réunies des vacations le 18 juillet 2017. Les chambres étaient composées de Yves Kreins, premier président, Jo Baert, président de chambre, Bruno Seutin, Bernard Blero, Wanda Vogel et Koen Muylle, conseillers d'État, Jacques Englebert et Johan Put, assesseurs, Annemie Goossens, greffier, et Charles-Henri Van Hove, greffier assumé.

Le rapport a été rédigé par Xavier Delgrange, premier auditeur chef de section et Joke Goris, auditeur. Il a été présenté par Xavier Delgrange et Brecht Steen, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Marnix Van Damme, président de chambre.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 26 juillet 2017.

*

1. Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois “sur le Conseil d'État”, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet^{2†}, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

*

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

2. L'avant-projet de loi à l'examen a pour objet de porter assentiment à l'“Accord entre le Gouvernement du Royaume

¹ (*) Ce délai résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, in fine, des lois “sur le Conseil d'État”, coordonnées le 12 janvier 1973 qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

² † S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Guinee betreffende het luchtvervoer”, gedaan te Conakry op 2 april 2015 (hierna: de Overeenkomst).

Zoals in de memorie van toelichting bij het voorontwerp wordt aangegeven, vervangt de Overeenkomst

“de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 21 oktober 1994 waarvan meerdere clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met het communautair recht niet overeenstemden, hetzij gewoon aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden”³.

Voorts geeft de memorie van toelichting nog het volgende aan:

“De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de Overeenkomstsluitende Partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en regelen, met inachtneming van de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende Partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtvaartverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde “Routetabel”, die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.”

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

3. De aangelegenheden die behandeld worden in de Overeenkomst waaraan het voorontwerp van wet instemming beoogt te verlenen, vallen onder de bevoegdheden van de federale overheid inzake de algemene politie over en de reglementering van het verkeer en het vervoer, inzake de technische voorschriften betreffende verkeers- en vervoermiddelen, en inzake de organisatie en uitwerking van de luchtverkeersveiligheid op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden (artikel 6, § 4, 3° en 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen”).

Andere aangelegenheden behoren echter tot de bevoegdheden van de gewesten, vooral de aangelegenheden inzake de uitrusting en de exploitatie van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal (artikel 6, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). De aangelegenheden die behandeld worden in de artikelen 4, lid 2 (geluidshinder), 10 (gebruiksvergoedingen), 11 (grondafhandeling), 12 (taxen en rechten) en 16 (personeel) vallen inzonderheid – ten minste gedeeltelijk – onder de bevoegdheden van de gewesten.

Doordat de Overeenkomst aan de onderdanen van de Republiek Guinee (en gelijkgestelden) economische rechten en vrijheden wil toekennen inzake luchtvervoerdiensten, is de toepassing ervan, inzonderheid van de artikelen 2, 14 en 15, in de eerste plaats een zaak voor de overheden die bevoegd

³ Wat de evolutie van het communautair recht betreft, dient in de eerste plaats te worden verwezen naar de beginselen die voortvloeien uit de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie in zijn “Open Sky” arresten van 5 november 2002, waaronder het arrest waarbij België wordt veroordeeld (zaak C-471/98).

de Belgique et le Gouvernement de la République de Guinée relatif au transport aérien”, fait à Conakry le 2 avril 2015 (ci-après: l’Accord).

Comme l’indique l’exposé des motifs de l’avant-projet, l’Accord remplace

“l’accord aérien bilatéral du 21 octobre 1994 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l’évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes”³.

En outre, l’exposé des motifs indique encore ce qui suit:

“Ses dispositions, applicables aux [p]arties [c]ontractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des [p]arties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l’exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le “Tableau des routes” annexé à cet accord et faisant partie intégrante de ce dernier”.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

3. Les matières traitées dans l’Accord auquel l’avant-projet de loi vise à porter assentiment relèvent des compétences de l’autorité fédérale en matière de police générale et de réglementation relative aux communications et aux transports, de prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, ainsi qu’en matière d’organisation et de mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics (article 6, § 4, 3° et 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 “de réformes institutionnelles”).

D’autres matières relèvent toutefois des compétences des régions, principalement en matière d’équipement et d’exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l’exception de l’aéroport de Bruxelles-National (article 6, § 1^{er}, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980). Les matières traitées dans les articles 4, paragraphe 2 (nuisances sonores), 10 (droits d’utilisation), 11 (assistance en escale), 12 (taxes et droits) et 16 (personnel) relèvent notamment – du moins en partie – de la compétence des régions.

En ce qu’il vise à reconnaître aux ressortissants de la République de Guinée (et assimilés) des droits et libertés économiques en matière de services de transport aérien, l’Accord, notamment en ses articles 2, 14 et 15, concerne au premier chef, pour son application, les autorités responsables

³ En ce qui concerne l’évolution du droit communautaire, il convient en premier lieu de se référer aux principes découlant de la jurisprudence de la Cour de Justice de l’Union européenne dans ses arrêts “ciel ouvert” du 5 novembre 2002, dont l’arrêt condamnant la Belgique (affaire C-471/98).

zijn voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de regionale luchthavens.

Zoals in de memorie van toelichting opgemerkt wordt, moet de Overeenkomst dan ook worden aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet en moet ze ter instemming worden voorgelegd aan de gewestparlementen.⁴

De Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (hierna: de ICBB) ging bij beslissing van 15 februari 2017 uitzonderlijk akkoord met de ondertekening door alleen de federale overheid van de reeds geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden, zoals de Overeenkomst die thans voor advies voorligt. Uit de toelichting die de gemachtigde verschaftte, blijkt dat de beslissing tot een exclusieve federale ondertekening ten uitzonderlijke titel werd toegestaan en dat deze tot doel had om een bestaande toestand te regulariseren voor een aantal al geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden. Hieruit zou evenwel niet mogen worden afgeleid dat de ICBB van oordeel zou zijn dat het om een exclusief federaal verdrag gaat.

Dit wordt bevestigd in het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV) van 16 februari 2017 waarin te lezen staat:

“Teneinde het passief weg te werken gingen de leden van de ICBB ten uitzonderlijke titel akkoord met de ondertekening door de Federale Staat van de geparafeerde maar nog niet ondertekende bilaterale luchtvaartakkoorden (volgens formule 5), voor zover deze akkoorden na hun ondertekening beschouwd worden als gemengde verdragen. Voor de nieuwe bilaterale luchtvaartakkoorden wordt de geëigende procedure, t.t.z. de werkgroep gemengde verdragen, gevolgd voor de bepaling van het karakter.”⁵

OVEREENSTEMMING MET HET EUROPEES RECHT

4. In de tweede overweging van verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 “inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen” wordt op het volgende gewezen:

⁴ Zie in deze zin adv.RvS 57.108/VR van 10 maart 2015 over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013”, evenals adv.RvS 57.109/VR van 10 maart 2015 over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal betreffende het luchtvervoer, gedaan te Dakar op 18 januari 2013”, beide met verwijzing naar adv.RvS 52.638/VR van 22 januari 2013 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 17 juli 2013 “houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006” (Parl.St. Senaat 2012-13, nr. 5-2015/1, 44-50).

⁵ Het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen dient wel nog het voorwerp uit te maken van een goedkeuring door de ICBB.

de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et des aéroports régionaux.

Comme il est relevé dans l'exposé des motifs, l'Accord doit dès lors être qualifié de traité mixte au sens de l'article 167, § 4, de la Constitution et doit être soumis à l'assentiment des parlements régionaux⁴.

Par décision du 15 février 2017, la Conférence interministérielle de la Politique étrangère (ci-après: la CIPE) a donné exceptionnellement son accord pour que la seule autorité fédérale signe les accords aériens bilatéraux déjà paraphés, comme l'Accord actuellement soumis pour avis. Il ressort des explications fournies par le délégué que la décision de faire signer exclusivement l'autorité fédérale a été accordée à titre exceptionnel et qu'elle avait pour objectif de régulariser une situation existante pour un certain nombre d'accords aériens bilatéraux déjà paraphés. Il ne pourrait toutefois pas s'en déduire que la CIPE estimerait qu'il s'agit d'un traité exclusivement fédéral.

Ce point de vue est confirmé dans le rapport du groupe de travail Traités mixtes (GTTM) du 16 février 2017 où l'on peut lire:

“Afin de liquider le passif, les membres de la CIPE se sont mis d'accord à titre exceptionnel pour que l'État fédéral signe les accords aériens bilatéraux paraphés mais pas encore signés ([c.-à-d.] selon la formule 5), pour autant que ces accords soient considérés après leur signature comme des accords mixtes. Pour les nouveaux accords aériens bilatéraux, la procédure appropriée, c.-à-d. le groupe de travail traités mixtes, sera suivie pour la détermination du caractère”⁵.

CONFORMITÉ AVEC LE DROIT EUROPÉEN

4. Le deuxième considérant du règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 “concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers” énonce ce qui suit:

⁴ Voir en ce sens l'avis 57.108/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République Démocratique du Congo relatif au transport aérien, fait à Kinshasa le 2 février 2013”, ainsi que l'avis 57.109/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et la République du Sénégal relatif au transport aérien, fait à Dakar le 18 janvier 2013”, tous deux faisant référence à l'avis 52.638/VR donné le 22 janvier 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 juillet 2013 “portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006” (Doc. parl., Sénat, 2012-13, n° 5-2015/1, pp. 44-50).

⁵ Le rapport du groupe de travail Traités mixtes doit toutefois encore être approuvé par la CIPE.

“Volgens het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in de zaken C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 en C-476/98 is de Gemeenschap als enige bevoegd inzake de diverse aspecten van dergelijke overeenkomsten.”

Bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn procedures ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidstaten die het mogelijk maken die bevoegdheidsverdeling in acht te nemen bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

Naar aanleiding van een vraag in dat verband heeft de gemachtigde van de minister bevestigd dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004, wel degelijk zijn gevolgd.

PROCEDURE TOT WIJZIGING VAN DE OVEREENKOMST EN PROCEDURE TOT WIJZIGING VAN DE VLIEGRoutes

5.1. Artikel 21 van de Overeenkomst voorziet in procedures tot wijziging van de Overeenkomst en haar Bijlage.

5.2. Zoals de afdeling Wetgeving van de Raad van State in het verleden reeds onderstreept heeft, is het voor de wetgever weliswaar niet onmogelijk om met zulke toekomstige wijzigingen van een internationaal verdrag in te stemmen, op voorwaarde dat aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Zo heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in verband met het Verdrag van Lissabon inzonderheid het volgende opgemerkt:

“Bij deze bepalingen wordt aan Europese organen de bevoegdheid opgedragen om een aantal bepalingen te wijzigen zonder goedkeuring van de lidstaten overeenkomstig hun respectieve grondwettelijke bepalingen. België en de deelentiteiten ervan zouden dus gebonden kunnen zijn door een wijziging van het Verdrag zonder dat de bevoegde wetgevende vergaderingen daar uitdrukkelijk mee hebben ingestemd.⁶ De omstandigheid dat, desgevallend, de besluiten van de Europese Raad of van de Raad met eenparigheid van stemmen moeten worden genomen, doet niets af aan die vaststelling.⁷”

⁶ Voetnoot 57 van het geciteerde advies: Zie de toepasselijke teksten onder bovenvermeld nr. [23] [...].

⁷ Voetnoot 58 van het geciteerde advies: De meeste “overbruggingsclausules” bepalen dat de besluiten met eenparigheid van stemmen worden vastgesteld. Dit is echter niet het geval met de besluiten waarvan sprake is in de artikelen 98, 107, lid 2, c), 129, lid 3, 281, tweede alinea, en 300, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

“À la suite des arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes dans les affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98, la Communauté est exclusivement compétente pour ce qui concerne divers aspects de tels accords”.

Le règlement (CE) n° 847/2004 a instauré des procédures relatives à la coopération entre la Commission européenne et les États membres permettant de respecter la répartition des compétences lors de la négociation et de la conclusion d'accords bilatéraux relatifs au transport aérien avec des pays tiers.

Interrogé sur ce point, le délégué du ministre a confirmé que les procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 ont bien été suivies.

PROCÉDURE DE MODIFICATION DE L'ACCORD ET PROCÉDURE DE MODIFICATION DES ROUTES AÉRIENNES

5.1. L'article 21 de l'Accord prévoit des procédures de modification de l'Accord et de son annexe.

5.2. Certes, ainsi que la section de législation du Conseil d'État l'a déjà souligné par le passé, il n'est pas impossible pour le législateur de porter assentiment à des modifications futures d'un traité international, pour autant que certaines conditions soient remplies. Comme l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État l'a notamment observé à l'occasion du traité de Lisbonne:

“Ces dispositions contiennent une délégation de pouvoirs à des organes européens pour modifier un certain nombre de dispositions, sans l'approbation des États membres conformément à leurs règles constitutionnelles respectives. La Belgique et ses entités fédérées pourraient donc être liées par une modification du Traité sans que les assemblées législatives compétentes y aient donné expressément leur assentiment⁶. Le fait que, le cas échéant, les décisions du Conseil européen ou du Conseil doivent être prises à l'unanimité ne change rien à cette constatation⁷.”

⁶ Note de bas de page 57 de l'avis cité: Voir les textes applicables sous le n° 23 [...].

⁷ Note de bas de page 58 de l'avis cité: La plupart des “clauses-passerelle” prévoient que les décisions sont prises à l'unanimité. Tel n'est toutefois pas le cas des décisions envisagées par les articles 98, 107, paragraphe 2, c), 129, paragraphe 3, 281, deuxième alinéa, et 300, paragraphe 5, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Zowel het Hof van Cassatie⁸ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁹ aanvaardden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, § 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het is vereist dat de Wetgevende Kamers en, in voorkomend geval, de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen¹⁰ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.¹¹

5.3. Uit artikel 21, eerste en derde lid, blijkt dat wijzigingen van “enige bepaling” van de Overeenkomst kunnen worden overeengekomen na mondeling of schriftelijk overleg tussen de luchtvaartautoriteiten en dat deze wijzigingen van kracht worden nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

Gelet op het ruime toepassingsgebied ervan, dat betrekking heeft op elke wijziging van welke bepaling ook van de Overeenkomst, kunnen het eerste en het derde lid slechts aanvaard worden indien ze aldus begrepen worden dat, alvorens de wijzigingen die in de Overeenkomst aangebracht worden het voorwerp uitmaken van de in het derde lid bedoelde diplomatieke notawisseling, ze overeenkomstig artikel 167, § 2, van de Grondwet de voorafgaande instemming van de Kamer van volksvertegenwoordigers verkregen moeten hebben.

⁸ Voetnoot 59 van het geciteerde advies: Cass., 19 maart 1981, Arr. Cass., 1980-1981, 808; J.T., 1982, 565, en noot J. Verhoeven; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99 0518.N.

⁹ Voetnoot 60 van het geciteerde advies: Zie onder meer advies 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (Parl. St. Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (Parl. St. W.G.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (Parl. St. Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

¹⁰ Voetnoot 61 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

¹¹ Advies 44.028/AV van 29 januari 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juni 2008 “houdende instemming met het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met de Slotakte, gedaan te Lissabon op 13 december 2007”, opmerking 28, blz. 355 en 356 (Parl. St. Senaat 2007-08, nr. 4-568/1, 355-356); zie eveneens advies 51.151/VR van 3 april 2012 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 20 juni 2012 “houdende instemming met het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012” (Parl. St. Senaat 2011-12, nr. 5-1598/1, 40-41), onder “Algemene opmerkingen”, punt 1.2.

Tant la Cour de cassation⁸ que la section de législation du Conseil d'État⁹ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à une modification à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, § 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut que les Chambres législatives et, le cas échéant, les Parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futures modifications¹⁰ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces modifications¹¹.

5.3. Il ressort des paragraphes 1 et 3 de l'article 21 que des modifications d'une “disposition quelconque” de l'Accord peuvent être convenues après concertation orale ou écrite entre les autorités aéronautiques et que ces modifications entrent en vigueur lorsqu'elles sont confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Compte tenu de l'étendue de leur champ d'application, qui vise toute modification de toute disposition quelconque de l'Accord, les paragraphes 1 et 3 ne sont admissibles que s'ils sont interprétés comme signifiant qu'avant de faire l'objet de l'échange de notes diplomatiques visé au paragraphe 3, les modifications apportées à l'Accord doivent au préalable, conformément à l'article 167, § 2, de la Constitution, avoir reçu l'assentiment de la Chambre des représentants.

⁸ Note de bas de page 59 de l'avis cité: Cass., 19 mars 1981, Pas., 1981, I, n° 417; J.T., 1982, 565, et la note de J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99 0518.N.

⁹ Note de bas de page 60 de l'avis cité: Voir notamment l'avis n° 33.510/3 du 28 mai 2002 sur l'avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (Doc. parl., Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); l'avis n° 35.792/2/V du 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (Doc. parl., C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); l'avis n° 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (Doc. parl., Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

¹⁰ Note de bas de page 61 de l'avis cité: Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

¹¹ Avis 44.028/AG donné le 29 janvier 2008 sur un avant-projet devenu la loi du 19 juin 2008 “portant assentiment au Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne, et à l'Acte final, faits à Lisbonne le 13 décembre 2007”, observation 28 (Doc. parl., Sénat, 2007-08, n° 4-568/1, pp. 355-356); voir également l'avis 51.151/VR donné le 3 avril 2012 sur un avant-projet devenu la loi du 20 juin 2012 “portant assentiment au Traité instituant le Mécanisme européen de Stabilité (MES), signé à Bruxelles le 2 février 2012” (Doc. parl., Sénat, 2011-12, n° 5-1598/1, pp. 40-41), sous “Observations générales”, le point 1.2.

5.4. Wat de wijzigingen betreft die met toepassing van artikel 21, eerste en derde lid, in de Overeenkomst aangebracht worden, behoort bovendien opgemerkt te worden:

— dat die overeenkomsten, net zoals de Overeenkomst die erbij gewijzigd of aangevuld wordt, gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);

— dat bij het tot stand komen ervan de procedures die bij de voormelde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten worden nageleefd;

— dat ze, net zoals de Overeenkomst, bekendgemaakt moeten worden in het *Belgisch Staatsblad*¹².

5.5. Voorts blijkt uit artikel 21, lid 4, van de Overeenkomst dat de Bijlage van die Overeenkomst kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

Die Bijlage definieert de vliegroutes waarop de in de Overeenkomst bepaalde exploitatierechten betrekking hebben. Ze geeft voorts aan dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen op de overeengekomen routes één of meerdere punten mogen weglaten of deze in een andere volgorde mogen bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land hunner nationaliteit.

5.4. En ce qui concerne les modifications apportées à l'Accord en application de l'article 21, paragraphes 1 et 3, il y a lieu d'observer en outre:

— que ces accords, tout comme l'Accord qu'ils modifient ou complètent, sont de nature mixte (autorité fédérale/régions);

— que lors de leur mise en œuvre, les procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 précité doivent être respectées;

— qu'à l'instar de l'Accord, elles doivent être publiées au *Moniteur belge*¹².

5.5. Il ressort par ailleurs de l'article 21, paragraphe 4, de l'Accord que son annexe peut être modifiée par un arrangement administratif entre les autorités aéronautiques.

Cette annexe définit les routes aériennes sur lesquelles portent les droits d'exploitation fixés dans l'Accord. Elle indique en outre que les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues ou les opérer dans un ordre différent, à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.

¹² Zie in deze zin adv.RvS 57.108/VR, *l.c.*, met verwijzing naar adv. RvS 50.621/3 van 13 december 2011 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juli 2013 "houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005" (*Parl. St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28); adv. RvS 54.630/VR van 14 januari 2014 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 25 april 2014 "houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Albanië betreffende het internationaal wegvervoer, ondertekend in Tirana op 25 april 2006" (*Parl. St.* VI. Parl. 2013-14, nr. 2444/1, 27-35).

¹² Voir en ce sens l'avis 57.108/VR, *l.c.*, avec référence à l'avis 50.621/3 donné le 13 décembre 2011 sur un avant-projet devenu la loi du 19 juillet 2013 "portant assentiment à la Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles, et à l'Annexe, adoptées à Paris le 20 octobre 2005" (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-13, n° 5-2025/1, pp. 26-28); l'avis 54.630/VR donné le 14 janvier 2014 sur un avant-projet devenu le décret du 25 avril 2014 "portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République d'Albanie sur le transport international par la route, signé à Tirana le 25 avril 2006" (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2013-14, n° 2444/1, pp. 27-35).

Artikel 21, lid 4, van de Overeenkomst doet geen principieel probleem rijzen, gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van de wijzigingen of aanvullingen die krachtens deze bepaling toegestaan zijn.¹³ Daar het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging van de Overeenkomst, dient evenwel overeenkomstig de hiervoor aangehaalde beginselen¹⁴, in het voorontwerp uitdrukkelijk bepaald te worden dat de wetgever vooraf instemt met de wijzigingen die in de Bijlage bij de Overeenkomst aangebracht worden overeenkomstig artikel 21, vierde lid, ervan. Het voorontwerp behoort in die zin aangevuld te worden.

L'article 21, paragraphe 4, de l'Accord ne suscite pas de problème de principe, eu égard à l'objet clairement délimité des modifications ou ajouts que cette disposition autorise¹³. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'accords internationaux modifiant l'Accord, il y a lieu, conformément aux principes rappelés ci-dessus¹⁴, de prévoir expressément dans l'avant-projet que le législateur donne son assentiment préalable aux modifications qui sont apportées à l'annexe de l'Accord, conformément à l'article 21, paragraphe 4, de celui-ci. L'avant-projet sera complété en ce sens.

¹³ Zie in deze zin adv.RvS 57.108/VR, *l.c.*, met verwijzing naar adv.RvS 37 954-37 970-37 977-37.978/AV, gegeven op 15 februari 2005 over:

— een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 juni 2006 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004” (37.954/AV) (*Parl. St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 358/1, 64);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.970/AV) (*Parl. St.* Ver. Verg.Gem.Gem.Comm. 2004-05, nr. B-30/1, 25);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.977/AV) (*Parl. St.* Br.Parl. 2004-05, nr. A-128/1, 25);

— een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.978/AV) (*Parl. St.* Senaat 2004-05, nr. 3-1091/1, 539).

¹⁴ Zie punt 5.2.

¹³ Voir en ce sens l'avis 57.108/VR, *l.c.*, avec référence aux avis 37 954-37 970-37 977-37.978/AG, donnés le 15 février 2005 sur:

— un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 “portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe et à l'Acte final, faits à Rome, le 29 octobre 2004” (37.954/AG) (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2004-05, n° 358/1, p. 64);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.970/AG) (*Doc. parl.*, Ass. réun. COCOM, 2004-05, n° B-30/1, p. 25);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.977/AG) (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-05, n° A-128/1, p. 25);

— un avant-projet de loi “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.978/AG) (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 3-1091/1, p. 539).

¹⁴ Voir le point 5.2.

Bovendien maakt artikel 21, vierde lid, het mogelijk dat wijzigingen worden aangenomen waarmee het parlement het eventueel niet eens is. Om het parlement de mogelijkheid te bieden om aan de regering duidelijk te maken dat het het niet eens is met een bepaalde wijziging, zou het ontwerp aangevuld kunnen worden met een bepaling waarin voorzien wordt in de verplichting voor de regering om elke wijziging die zij niet uitdrukkelijk heeft aanvaard binnen een bepaalde termijn aan het parlement mee te delen.¹⁵

Ten slotte gelden de opmerkingen die hierboven onder punt 5.4 gemaakt zijn eveneens voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 21, vierde lid, in de Bijlage bij de Overeenkomst aangebracht worden.

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

6. In de Overeenkomst wordt herhaaldelijk verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die krachtens artikel 90 van het Verdrag “inzake de internationale burgerlijke luchtvaart”, ondertekend te Chicago op 7 december 1994 (hierna genoemd: het Verdrag van Chicago), worden aangenomen, en die aldus ook op die manier verbindend worden gemaakt (zie o.m. de artikelen 1, a) en i), 4, lid 2, 7, lid 1, 8, lid 2 en lid 4, en 9, lid 4).

De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de “International Standards and Recommended Practices” (artikelen 38, 54, l), en 90 van het Verdrag van Chicago). Deze werden niet bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

¹⁵ Voor de formulering hiervan kan inspiratie worden gezocht in bv. de artikelen 3 en 4 van het op 17 december 2015 door de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen wetsontwerp “houdende instemming met het Protocol van Nagoya inzake toegang tot genetische rijkdommen en de eerlijke en billijke verdeling van voordelen voortvloeiende uit hun gebruik bij het Verdrag inzake biologische diversiteit, en met de bijlage, gedaan te Nagoya op 29 oktober 2010” (*Parl. St. Kamer* 2015-16, nr. 54-1457/004), de artikelen 3 en 4 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest van 4 april 2014 “houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010” en de artikelen 3 en 4 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 25 april 2014 “houdende instemming met het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), opgemaakt in Genève op 26 mei 2000, en met de geactualiseerde voorschriften ADN 2013”. Zie in dezelfde zin adv. RvS 59.894/1/V van 26 augustus 2016 over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Versterkte Partnerschaps- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Kazachstan, anderzijds, gedaan te Astana op 21 december 2015” (*Parl. St. Kamer* 2016-17, nr. 2311/001, 20-29) en adv. RvS 61.208/VR van 8 mei 2017 over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, gedaan te Kaapstad op 11 oktober 2014”.

Par ailleurs, l'article 21, paragraphe 4, permet d'adopter des modifications que le Parlement pourrait éventuellement désapprouver. Afin de permettre au Parlement de signaler au Gouvernement qu'il n'approuve pas une modification déterminée, le projet pourrait être complété par une disposition prévoyant l'obligation pour le Gouvernement de notifier au Parlement, dans un délai déterminé, toute modification qu'il n'aurait pas expressément acceptée¹⁵.

Enfin, les modifications formulées sous le point 5.4 ci-dessus valent également pour les modifications apportées à l'annexe de l'Accord en application de l'article 21, paragraphe 4.

PUBLICATION DES NORMES VISÉES PAR L'ACCORD

6. À plusieurs reprises, l'Accord fait référence aux annexes ou à leurs modifications qui sont adoptées en vertu de l'article 90 de la Convention “relative à l'aviation civile internationale”, signée à Chicago le 7 décembre 1994 (dénommée ci-après: la Convention de Chicago), et qui, de cette manière aussi, sont rendues obligatoires (voir notamment les articles 1^{er}, a) et i), 4, paragraphe 2, 7, paragraphe 1^{er}, 8, paragraphes 2 et 4, et 9, paragraphe 4).

Les dix-neuf annexes de la Convention de Chicago constituent les “Normes et pratiques recommandées internationales” (articles 38, 54, l), et 90 de la Convention de Chicago). Celles-ci n'ont pas été publiées au *Moniteur belge*. Elles sont mises à disposition par le service des publications de l'OACI contre paiement et ne sont pas disponibles en langue néerlandaise.

¹⁵ Pour la formulation d'une telle disposition, on peut par exemple s'inspirer des articles 3 et 4 du projet de loi adopté par la Chambre des représentants le 17 décembre 2015 “portant assentiment au Protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation relatif à la Convention sur la diversité biologique, et à l'annexe, faits à Nagoya le 29 octobre 2010” (*Doc. Parl., Chambre* 2015-16, n° 54-1457/004), des articles 3 et 4 du décret de la Communauté flamande et de la Région flamande du 4 avril 2014 “portant assentiment au Protocole additionnel de Nagoya-Kuala Lumpur sur la responsabilité et la réparation relatif au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques, fait à Nagoya le 15 octobre 2010” et des articles 3 et 4 du décret de la Région flamande du 25 avril 2014 “portant assentiment à l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000, et aux prescriptions actualisées ADN 2013”. Voir dans le même sens l'avis 59.894/1/V donné le 26 août 2016 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord de partenariat et de coopération renforcé entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République du Kazakhstan, d'autre part, fait à Astana le 21 décembre 2015” (*Doc. parl., Chambre*, 2016-17, n° 2311/001 pp. 20-29) et l'avis 61.208/VR donné le 8 mai 2017 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, fait au Cap le 11 octobre 2014”.

Hierbij dient te worden herhaald dat volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, deze bepalingen in beginsel niet tegenstelbaar zijn aan particulieren¹⁶.

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou enkel geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt¹⁷ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien¹⁸, wat thans niet het geval is.¹⁹

Het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago zou het best door de steller van het voorontwerp op een horizontale manier worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een geëigende wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.²⁰

OPSCHRIFT VAN DE OVEREENKOMST

7. Het verdrag waarmee instemming verleend wordt, is luidens het opschrift ervan een “[o]vereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Guinee betreffende het luchtvervoer”, gedaan te Conakry op 2 april 2015.

Hoewel het een verplichting is het opschrift van het verdrag letterlijk over te nemen in het opschrift en in artikel 2 van het ontwerp, wordt de gelegenheid te baat genomen om te onderstrepen dat verdragen weliswaar gesloten worden door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerendemacht vormen of waarvoor ze optreden. In het

Il convient de rappeler à cet égard que selon la jurisprudence constante de la Cour de cassation, à défaut d’une publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont en principe pas opposables aux particuliers¹⁶.

Ce n’est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces modifications¹⁷ ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire¹⁸ que l’absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d’objection, ce qui n’est actuellement pas le cas¹⁹.

Il serait préférable que l’auteur de l’avant-projet examine d’une manière horizontale le problème de la publication des annexes de la Convention de Chicago afin d’élaborer, au niveau international ou du droit interne, une solution garantissant que les règles de droit concernées – le cas échéant d’une manière spécifique – peuvent être publiées ou rendues accessibles d’une manière qui satisfait aux exigences de sécurité juridique, d’égalité et d’accessibilité²⁰.

INTITULÉ DE L’ACCORD

7. Selon son intitulé, le traité auquel il est donné assentiment est un “[a]ccord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Guinée relatif au transport aérien”, fait à Conakry le 2 avril 2015.

Même s’il faut impérativement reproduire littéralement l’intitulé du traité dans l’intitulé et à l’article 2 du projet, l’occasion est mise à profit pour souligner que, si les traités sont, certes, conclus par les organes compétents du pouvoir exécutif, ceux-ci le font toutefois au nom des personnes morales dont ils constituent le pouvoir exécutif ou pour lesquelles ils interviennent. En l’occurrence, les Parties Contractantes

¹⁶ Cass. 11 décembre 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. Verhoeven.

¹⁷ Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen, kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht door hun bekendmaking in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. Haubert en C. Debroux, “L’application du droit international par le juge administratif”, *APT* 1998, 95). Zie evenwel adv.RvS 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 “houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in ‘s-Gravenhage op 17 juni 2008” (*Parl. St. VI.Parl.*, 2009-10, nr. 324/1, 66).

¹⁸ Zie in dat verband adv.RvS 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 “betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart” (*Parl. St. Kamer* 2013-14, nr. 53-3381/001, 12-13).

¹⁹ Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145 819, NV Heli Service Belgium.

²⁰ Zie advies nr. 47.054/1 van 15 oktober 2009, vermeld in voetnoot 15.

¹⁶ Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, pp. 565-567, note J. Verhoeven.

¹⁷ Les règles édictées par les organes d’institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l’effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. HAUBERT et C. DEBROUX, “L’application du droit international par le juge administratif”, *A.P.T.*, 1998, p. 95). Voir toutefois l’avis 47.054/1 donné le 15 octobre 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 2 juillet 2010 “portant consentement au Traité portant révision du Traité instituant l’Union économique Benelux, conclu le 3 février 1958, au Protocole relatif aux privilèges et immunités de l’Union Benelux et à la Déclaration, signée à ‘s-Gravenhage le 17 juin 2008” (*Doc. parl.*, *Parl. fl.*, 2009-10, n° 324/1, p. 66).

¹⁸ Voir à cet égard l’avis 47.092/4 donné le 23 septembre 2009 sur un avant-projet devenu la loi du 24 avril 2014 “relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime” (*Doc. parl.*, *Chambre*, 2013-14, n° 53-3381/001, pp. 12-13).

¹⁹ Concernant l’opposabilité d’annexes de la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J., 10 mars 2009, C-345/06, *Heinrich*. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145 819, SA Heli Service Belgium.

²⁰ Voir l’avis 47.054/1 donné le 15 octobre 2009, cité dans la note de bas de page 16.

onderhavige geval zijn de verdragsluitende partijen derhalve de Belgische Staat²¹ en de Republiek Guinee (en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België en van de Republiek Guinee)²².

De griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De eerste voorzitter,

Yves KREINS

sont, dès lors, l'État belge²¹ et la République de Guinée (et donc pas les gouvernements du Royaume de Belgique et de la République de Guinée)²².

Le greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le premier président,

Yves KREINS

²¹ Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet is het trouwens de Koning, en niet de regering, die de verdragen sluit.

²² Zie in deze zin adv.RvS 57.108/VR, *l.c.*, met verwijzing naar adv. RvS 53.285/3 van 29 mei 2013 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 26 november 2013 “houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Volksrepubliek China tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting inzake belastingen naar het inkomen, gedaan te Brussel op 7 oktober 2009” (*Parl.St.* Senaat 2012-13, 5-2204/1, 51-54).

²¹ En vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution, c'est du reste le Roi, et non le Gouvernement, qui conclut les traités.

²² Voir en ce sens l'avis 57.108/VR, *l.c.*, avec référence à l'avis 53.285/3 donné le 29 mai 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 26 novembre 2013 “portant assentiment à la Convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République populaire de Chine tendant à éviter la double imposition et à prévenir la fraude fiscale en matière d'impôts sur le revenu, faite à Bruxelles le 7 octobre 2009” (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-13, 5-2204/1, pp. 51-54).

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken en van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Guinee betreffende het luchtvervoer, gedaan te Conakry op 2 april 2015, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen aan de bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 21, lid 4 van de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Guinee betreffende het luchtvervoer, gedaan te Conakry op 2 april 2015, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 23 februari 2018

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères et du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères et le ministre de la Mobilité sont chargés de présenter, en Notre nom, à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République de Guinée relatif au transport aérien, fait à Conakry le 2 avril 2015, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 21, paragraphe 4, de l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République de Guinée relatif au transport aérien, fait à Conakry le 2 avril 2015, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 23 février 2018

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE REGERING VAN DE REPUBLIEK GUINEE
BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER

**OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE REGERING VAN DE REPUBLIEK GUINEE
BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER**

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË,
enerzijds,

en

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK GUINEE,
anderzijds,

PARTIJEN ZIJNDE bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op zeven december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld,

VERLANGENDE een overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

VERLANGENDE de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen,

ZIJN OVEREENGEKOMEN als volgt:

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij de context anders vereist:

- a) de uitdrukking “Verdrag” betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op zeven december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke Bijlage die krachtens Artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de bijlagen of van het Verdrag krachtens de Artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die bijlagen en wijzigingen uitwerking hebben voor beide Overeenkomstsluitende Partijen of door hen werden bekrachtigd;
- b) de uitdrukking “Overeenkomst” betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen die eraan kunnen worden gebracht;
- c) de uitdrukking “Luchtvaartautoriteiten” betekent voor België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor Guinee, het “Ministère des Transports” of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de uitdrukkingen “Grondgebied”, “Luchtdienst”, “Internationale Luchtdienst”, “Luchtvaartmaatschappij” en “Landing voor andere dan verkeersdoeleinden” hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de Artikelen 2 en 96 van het Verdrag;
- e) de uitdrukking “Aangewezen luchtvaartmaatschappij” betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de Artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- f) de uitdrukking “Overeengekomen diensten” betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- g) de uitdrukking “Tarieven” betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht alsook de voorwaarden die erop van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, maar met uitsluiting van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- h) de uitdrukking “Verandering van vliegtuigtype” betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route, luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan deze gebruikt op een ander deel van de route worden ingezet;
- i) de uitdrukkingen “boorduitrusting, gronduitrusting, boordproviand, reserveonderdelen” hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag;
- j) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar onderdanen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de onderdanen van de Lidstaten van de Europese Gemeenschap, die wettelijk in België verblijven;

- k) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België werden aangewezen.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:
 - a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b) om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
 - c) om op haar grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal vervoer, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten wordt geacht aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht of post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor het exploiteren van diensten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van de diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een van de Overeenkomstsluitende Partijen ingevolge Artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van haar wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen, de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor deze luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen, voor zover:
 - I. in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 1. de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op Belgisch grondgebied op grond van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europees Gemeenschapsrecht beschikt en;
 2. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant en dat de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing.
 - II. in het geval van een door de Republiek Guinee aangewezen maatschappij:
 1. de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Republiek Guinee en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht dat in de Republiek Guinee van toepassing is, beschikt en;
 2. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Republiek Guinee;
2. Na ontvangst van deze vergunningen mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten aanvangen, mits de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en voor zover tarieven volgens het bepaalde in Artikel 15 van deze Overeenkomst worden vastgesteld en de diensten met luchtvaartuigen die ten minste conform zijn de bepalingen van de Bijlage 16, boekdeel 1, tweede deel, hoofdstuk III (derde editie, juli 1993) van het Verdrag worden uitgevoerd.

ARTIKEL 5

Intrekking of opschorting van de vergunning voor de exploitatie van de diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in Artikel 4 van deze Overeenkomst vermelde vergunningen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, deze in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden:

- a) indien de betrokken maatschappijen niet kunnen aantonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;
- b) indien de betrokken maatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
- c) indien de betrokken maatschappijen de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij niet naleven;
- d) I. in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - 1. indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van België is gevestigd krachtens het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap of geen geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Gemeenschapsrecht bezit of;
 - 2. indien er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant of dat de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is geïdentificeerd;
- II. in het geval van een door de Republiek Guinee aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - 1. indien de luchtvaartmaatschappij niet is gevestigd op het grondgebied van de Republiek Guinee of geen geldige exploitatievergunning bezit overeenkomstig het recht dat in de Republiek Guinee van toepassing is; of
 - 2. indien er geen daadwerkelijke reglementaire controle door de Republiek Guinee op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend;
- 2. De in het eerste lid van dit Artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig Artikel 19 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

- 1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, vertrek, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post in doorreis te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en het verblijf binnen het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.
3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen maatschappijen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 7

Bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van geschiktheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 19 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 8

Veiligheid

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangenomen veiligheidsnormen in alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan. Dit overleg zal plaatsvinden binnen 30 dagen na dat verzoek.

2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien deze andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 14 dagen of binnen een eventueel langere overeengekomen periode adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, opschorting of wijziging van de vergunningen tot exploitatie).
3. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of krachtens een huur- of bevrachtingscontract, voor rekening van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit Artikel "platforminspectie" genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.
4. Indien een platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:
 - a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
 - b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,

staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie uitvoert, vrij, voor de toepassing van Artikel 33 van het Verdrag van Chicago, vast te stellen dat de voorschriften op grond waarvan het bewijs of de vergunningen met betrekking tot dat luchtvaartuig of tot de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of de voorwaarden waaronder het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan noch hoger liggen dan de volgens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen.

5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of voor rekening van een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 5 hierboven door de vertegenwoordiger van deze luchtvaartmaatschappij geweigerd wordt, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 6 hierboven ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.
6. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie.

7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met het lid 2 en 6 hierboven wordt opgeheven zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 9

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de beveiliging van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de beveiliging van de luchtvaart, te voorkomen.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971 en het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchthavens alsook de bepalingen van eender welk ander multilateraal verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart, die de Overeenkomstsluitende Partijen verbindt.
4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdzetel voor hun exploitatie of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben of, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die op zijn grondgebied gevestigd zijn krachtens het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en die een geldige exploitatievergunning hebben in overeenstemming met het Europees Gemeenschapsrecht, alsook de exploitanten van luchthavens op zijn grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.
5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor de binnenkomst op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.
7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 10

Gebruiksvergoedingen

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken, waar mogelijk via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Alle voorstellen tot wijziging van de gebruiksvergoedingen moeten binnen een redelijke termijn ter kennis worden gebracht teneinde de gebruikers in staat te stellen hun mening kenbaar te maken vooraleer wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 11

Grondafhandeling

Onder voorbehoud van de wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij, daarin begrepen de wetgeving van de Europese Gemeenschap, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te doen, of zelf te kiezen tussen de concurrerende dienstverleners van grondafhandeling die de grondafhandelingsdiensten geheel of gedeeltelijk verstrekken.

In het geval dat de wetten en voorschriften het zelf afhandelen beperken of uitsluiten en in het geval dat er geen effectieve concurrentie bestaat tussen verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet discriminerende wijze voor wat betreft de toegang tot zelfafhandeling en tot de grondafhandelingsdiensten die door één of meerdere dienstverleners worden verstrekt.

ARTIKEL 12

Douane en accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbepkeringen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke taksen en rechten op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand en andere artikelen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die de overeengekomen diensten exploiteren, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappijen voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspreid.
2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
 - a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op voorwaarde dat ze niet worden vervreemd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
 - b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of op een andere manier worden vervreemd overeenkomstig de douanevoorschriften.
4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.
5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken hebben gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook van zulke vrijstellingen vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij geniet, voor het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit artikel.

ARTIKEL 13

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of op een deel daarvan onderhouden, niet op onrechtmatige wijze te treffen.
3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes, en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen van eindbestemming van het verkeer.
4. Vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:
 - a) de vervoereisen naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
 - b) de vervoereisen van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met de andere vervoerdiensten ingericht door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten van dit gebied; en
 - c) de eisen welke de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.
5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen leggen de exploitatieprogramma's uiterlijk 30 dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Deze exploitatieprogramma's omvatten onder meer de aard van de dienst de types van luchtvaartuigen, de frequenties van de dienst en de dienstregelingen. Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen. In bijzondere gevallen kunnen die autoriteiten instemmen met een kortere termijn.

ARTIKEL 14

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

1. Voor alle gedeeltes van de respectieve routes, mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij gedurende een ononderbroken vlucht van vliegtuigtype veranderen op elk punt van de route. Ze zal ervoor zorgen dat de passagiers daarvan op voorhand op de hoogte worden gebracht.

2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag bij het uitvoeren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, regelingen afsluiten met betrekking tot gedeelde vluchtcodes met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit, voor zover deze luchtvaartmaatschappij de voorafgaande toelating van de bevoegde luchtvaartautoriteiten heeft gekregen. Elke bij gedeelde vluchtcodes betrokken luchtvaartmaatschappij zal ervoor zorgen dat de passagiers op voorhand op de hoogte van de identiteit van de effectieve vervoerder worden gebracht.

ARTIKEL 15

Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op één der in de Bijlage omschreven routes een tarief of tarieven vaststelt.
2. De tarieven voor vervoer voor de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en het belang van de gebruikers.

ARTIKEL 16

Personeel

1. Op basis van wederkerigheid mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.
2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel van om het even welke nationaliteit of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.
3. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd, de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.
4. In de mate waarin de nationale wetgevingen dit toestaan zien beide Overeenkomstsluitende Partijen ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

ARTIKEL 17

Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks of, indien zij dit verkiest, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zodanig vervoer te verkopen in de valuta van dat grondgebied of, voor zover de nationale wetgeving daarmee instemt, in vrij omwisselbare valuta's van andere landen.

Eenieder is vrij zodanig vervoer te kopen in door die luchtvaartmaatschappij voor de verkoop aanvaarde valuta's.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen maatschappijen op haar grondgebied. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indienen; daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of baten door deze maatschappijen verkregen op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

Deze bepaling is niet van toepassing wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een zodanige vrijstelling voorziet.

ARTIKEL 18

Uitwisseling van informatie

De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van kopieën van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.

ARTIKEL 19**Overleg**

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.
2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins overeenkomen.

ARTIKEL 20**Regeling van geschillen**

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.
2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsrechters.
3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt: elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen. De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt aangewezen, kan door elke der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naargelang van het geval, een scheidsrechter of meerdere scheidsrechters te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing na te komen.

Als één der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft zodanige beslissing na te leven, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende Partij grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten van het scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

ARTIKEL 21

Wijzigingen

1. Indien één van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.
2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt dat beide Overeenkomstsluitende Partijen bindt, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van dit multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.
3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.
4. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de Routetabel in de Bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 22

Beëindiging

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 23

Registratie

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

ARTIKEL 24 **Inwerkingtreding**

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen zal langs diplomatieke weg de andere Overeenkomstsluitende Partij inlichten over het volbrengen van haar grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst.

De Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de datum van de laatste kennisgeving.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud, te Conakry op 02 april 2015, in de Franse en de Nederlandse taal, beide versies zijnde evenwaardig. In geval van interpretatiegeschil primeert de Franse tekst.

Bijlage

ROUTETABEL**1. Routes van België**

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Guinee	Verder gelegen punten
Punten in België	Alle punten	Alle punten	Alle punten

2. Routes van de Republiek Guinee

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in België	Verder gelegen punten
Punten in Guinee	Alle punten	Alle punten	Alle punten

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen op de overeengekomen routes, bij onverschillig welke vlucht, één of meerdere punten weglaten of ze in een andere volgorde bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land hunner nationaliteit.

ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

**ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN**

**LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE,
d'une part,**

et

**LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE,
d'autre part,**

ETANT PARTIES à la Convention relative à l'Aviation Civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944,

DESIREUX de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

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

SONT CONVENUS de ce qui suit:

ARTICLE 1

Définitions

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

- a) le terme “Convention” signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;
- b) le terme “Accord” signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;
- c) le terme “Autorités aéronautiques” signifie dans le cas de la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et, dans le cas de la République de Guinée, le Ministère des Transports ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- d) les termes “Territoire”, “Service aérien”, “Service aérien international”, “Entreprise de transport aérien” et “Escale non commerciale” ont la signification qui leur est attribuée dans les Articles 2 et 96 de la Convention;
- e) le terme “Entreprise de transport aérien désignée” signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles 3 et 4 du présent Accord;
- f) le terme “Services convenus” signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;
- g) le terme “Tarifs” signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier;
- h) le terme “Rupture de charge” signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;
- i) les termes “équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange” ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention;
- j) les références faites dans le présent accord aux ressortissants du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de la Communauté européenne, résidents légaux en Belgique;
- k) les références faites dans le présent accord aux entreprises de transport aérien désignées du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique.

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées respectives:
 - a) survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) faire des escales non commerciales dans son territoire;
 - c) faire des escales dans son territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.
2. Rien dans le paragraphe 1 du présent article ne saurait être interprété comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

ARTICLE 3

Désignation pour l'exploitation des services

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie Contractante.
2. Chaque Partie Contractante a le droit de retirer par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre.

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes aux termes de l'Article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées, pour autant que:
 - I. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique
 1. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire belge en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire européen et;

2. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.

II. dans le cas d'une entreprise de transport désignée par la République de Guinée

1. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire de la République de Guinée et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable en République de Guinée et;
 2. la République de Guinée exerce et maintient un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée.
2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article 15 du présent Accord et que les services soient assurés au moyen d'aéronefs qui sont au moins conformes aux dispositions de l'Annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre III (troisième édition, juillet 1993) de la Convention.

ARTICLE 5

Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation des services

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'Article 4 du présent Accord à l'égard des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante:
 - a) si les entreprises en cause ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux;
 - b) si, dans l'exploitation des services, les entreprises en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord;
 - c) si les entreprises en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;
 - d) I. si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique:
 1. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la Belgique en vertu du traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire ou;
 2. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.

- II. si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République de Guinée
 1. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République de Guinée ou n'a pas obtenu une licence valable conformément au droit applicable en République de Guinée ou;
 2. la République de Guinée n'exerce pas de contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien
2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'Article 19 du présent Accord.

ARTICLE 6

Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie Contractante.
2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante et par leurs équipages et leurs passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.
3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à ses propres entreprises ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

ARTICLE 7

Certificats, brevets et licences

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

Chaque Partie Contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 19 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.

ARTICLE 8

Sécurité

1. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptée par l'autre Partie Contractante. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.
2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, la première Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie Contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie Contractante à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).
3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte de la ou les compagnies aériennes d'une des Parties, en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie Contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie Contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet Article "inspection sur l'aire de trafic"), par les représentants autorisés de cette autre Partie Contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.
4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en oeuvre effective de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention de Chicago,

la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, par application de l'Article 33 de la Convention de Chicago, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef, exploité par ou pour le compte d'une compagnie aérienne d'une Partie Contractante, pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 5 ci-dessus est refusé par un représentant de cette compagnie aérienne, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.
6. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante dans le cas où l'une des Parties Contractantes parvient à la conclusion à la suite, d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou de toute autre manière, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.
7. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 2 et 6 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

ARTICLE 9

Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.
2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.
3. Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 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 d'actes illicites contre la sécurité des aéroports, et tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation et qui lie les Parties Contractantes.

4. Les Parties Contractantes dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux dites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire ou, dans le cas du Royaume de Belgique, des exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu du Traité établissant la Communauté européenne et ayant des licences d'exploitation valides conformément au droit communautaire européen, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
5. Chaque Partie Contractante s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.
6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.
7. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'Article 5 du présent Accord.

ARTICLE 10

Droits d'utilisation

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.
2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements.

ARTICLE 11

Assistance en escale

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

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

ARTICLE 12

Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie Contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des entreprises et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces entreprises désignées.
2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie Contractante accordant l'exemption, lorsqu'ils sont:
 - a) introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante ou pour leur compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie Contractante;
 - b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou au départ dudit territoire;
 - c) pris à bord d'aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal des aéronefs et l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie Contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.
4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.
5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 13

Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.
2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.
3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.
4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné une entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:
 - a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
 - b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des Etats de la région; et
 - c) aux exigences de l'exploitation de services aériens long-courriers.

5. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

ARTICLE 14

Rupture de charge et partage de codes

1. Sur tout secteur ou secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'avion utilisé en n'importe quel point de la route. Elle veillera, dans ce cas, à en tenir avisés au préalable les passagers.
2. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en opérant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe, conclure des arrangements de partages de codes avec une entreprise de transport aérien quelle que soit sa nationalité pour autant qu'elle ait reçu l'autorisation préalable des autorités aéronautiques concernées. Chacune des entreprises concernées par les arrangements de partage de code veillera à tenir avisés au préalable les passagers de l'identité du transporteur effectif.

ARTICLE 15

Tarifs

1. Les Parties Contractantes autoriseront qu'un ou des tarifs sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe soient établis par chacune des entreprises de transport aérien désignées.
2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service et l'intérêt des usagers.

ARTICLE 16

Personnel

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

2. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par leur propre personnel quelle que soit sa nationalité ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.
3. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent article.
4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

ARTICLE 17

Ventes et recettes

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

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, pour autant que la législation nationale le permette, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

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

2. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.
3. Chaque Partie Contractante accordera aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

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

ARTICLE 18

Echange d'information

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

ARTICLE 19

Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application des dispositions du présent Accord et de son Annexe.
2. Sauf entente contraire entre les deux Parties Contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

ARTICLE 20

Règlement des différends

1. Si un différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.
2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres.
3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit: chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

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

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

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

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

ARTICLE 21

Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.
2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaleront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.
3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.
4. Les deux Parties Contractantes conviennent que le Tableau des Routes repris à l'Annexe peut être modifié par un arrangement administratif entre les Autorités Aéronautiques.

ARTICLE 22

Dénonciation

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

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

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

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

ARTICLE 23**Enregistrement**

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

ARTICLE 24**Entrée en vigueur**

Chaque Partie Contractante notifiera, par la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de cet Accord.

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

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire, à Conakry, le 02 avril 2015, en français et en néerlandais, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte français prévaudra.

Annexe

TABLEAU DES ROUTES**1. Routes de la Belgique**

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Guinée	Points au-delà
Points en Belgique	Tous points	Tous points	Tous points

2. Routes de la République de Guinée

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points en Guinée	Tous points	Tous points	Tous points

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