

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 maart 2018

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Overeenkomst
tussen het Koninkrijk België en de Republiek
Senegal betreffende het luchtvervoer, gedaan
te Dakar op 18 januari 2013**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	5
Voorontwerp	12
Advies van de Raad van State	13
Wetsontwerp	18
Overeenkomst	19

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 mars 2018

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**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	5
Avant-projet	12
Avis du Conseil d'État	13
Projet de loi	18
Accord	54

De regering heeft dit wetsontwerp op 27 maart 2018 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 27 mars 2018.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 30 maart 2018 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 30 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 België en Senegal betreffende het luchtvervoer.

Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 25 november 1966 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. Een reeks artikels regelt, 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.

Deze artikels betreffen:

— *voor de overeenkomstsluitende partijen: de verwijzing naar de wetten en voorschriften; de bewijzen en vergunningen; de samenwerking inzake beveiliging; de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen; de grondafhandeling; de 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;*

— *voor en ten voordele van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen: de verlening van verkeersrechten; de aanwijzing 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 voor de luchthavenvoorzieningen, de tarieven, de verkoop, de inkomsten en de vertegenwoordiging van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij.*

RÉSUMÉ

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

Il remplace l' accord aérien bilatéral du 25 novembre 1966 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 dans une série d' articles, 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: les références aux lois et règlements; les certificats, brevets et licences; la collaboration en matière de sûreté; les exigences en matière de sécurité des aéronefs; l' assistance en escale; les droits de douane et accises; les aspects spécifiques à chaque accord à savoir: la consultation, l' échange d' information, les procédures de règlement des différends, la modification et dénonciation de l' accord;*

— *pour et au profit des compagnies aériennes désignées: l' octroi des droits de trafic; la désignation qui, pour la Belgique, doit obligatoirement tenir 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); l' autorisation et la révocation ou suspension d' exploitation et tous les aspects qui y sont attachés; les droits d' utilisation des installations aéroportuaires, les tarifs, les ventes et recettes ainsi que la représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l' autre Partie Contractante.*

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 en 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.

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.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

SAMENVATTING VAN DE OVEREENKOMST

Het Koninkrijk België en de Republiek Senegal hebben op 18 januari 2013 een nieuwe overeenkomst betreffende het luchtvervoer ondertekend. Deze overeenkomst wordt nu voorgelegd ter instemming aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Context en normatief kader van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten

Ondanks zijn symboolwaarde van vrijheid en oneindigheid 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,

RÉSUMÉ DE L'ACCORD

Le Royaume de Belgique et la République du Sénégal ont signé, le 18 janvier 2013, un nouvel accord relatif au transport aérien. Il est soumis aujourd'hui à l'assentiment de la Chambre des représentants 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.

Encore aujourd'hui, 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 luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal die op 18 januari 2013 ondertekend werd, maakt deel uit van deze nieuwe reeks van luchtvaartovereenkomsten.

Deze overeenkomst werd gesloten en geparafeerd naar aanleiding van de overlegvergaderingen die op 30 en 31 juli 2012 te Dakar tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen werden gehouden.

Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 25 november 1966 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 Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit heeft de overeenkomst voor rekening van België op 18 januari 2013 ondertekend. Krachtens artikel 167 van de Grondwet wordt de instemming van de Kamers nu gevraagd.

De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de overeenkomstsluitende partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Een reeks artikels regelt, 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);

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

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République du Sénégal, signé le 18 janvier 2013, 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 Dakar, les 30 et 31 juillet 2012 entre les autorités aéronautiques des deux pays.

Il remplace l'accord aérien bilatéral du 25 novembre 1966 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 a été signé le 18 janvier 2013 par le Secrétaire d'État à l'Environnement, l'Energie et la Mobilité pour le compte la Belgique et est, en application de l'article 167 de la Constitution, aujourd'hui présenté à l'assentiment des Assemblées parlementaires.

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 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 en 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 maken zelf hun keuze.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

De inhoud van de overeenkomst

Het bepalend gedeelte 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. 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 om passagiers

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.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

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 désireuses de conclure un accord complémentaire. Il est suivi de 24 articles et d'une Annexe dénommée "Tableau des Routes/Fréquences" 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 et de transit,

op te nemen of af te zetten, het recht om te landen voor andere dan verkeersdoeleinden. Cabotage wordt 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 zijn Europese verplichtingen, om een of meer dan een communautaire luchtvaartmaatschappij aan te wijzen, voor zover ze in België is gevestigd. De Republiek Senegal refereert naar de Beslissing van Yamassoukro 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 doorreis, 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. Het definieert ook de veiligheidsnormen in verband met de bemanningen, de luchtvaartuigen en hun exploitatie en de manier waarop een van de overeenkomstsluitende partijen op haar grondgebied 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 8 bevestigt de verplichting om de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen te beveiligen. De overeenkomstsluitende partijen verlenen op verzoek

droit de débarquer et d'embarquer des passagers. Le droit de cabotage est explicitement exclu.

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

L'article 4 explicite la manière de désigner une entreprise de transport aérien et les conditions auxquelles celle-ci 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 ses obligations européennes, à désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien communautaires dès lors que celles-ci sont établies en Belgique. Le Sénégal fait, de son côté, référence à la Décision de Yamassoukro 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, au transit 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. Il définit également 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 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 8 réaffirme l'obligation de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties Contractantes s'accordent

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 9 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 10 verleent het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om hun eigen grondafhandeling te doen op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij of zelf te kiezen tussen de concurrerende dienstverleners. In elk geval zal de grondafhandeling op een niet-discriminerende wijze gebeuren.

Artikel 11 bepaalt de voorwaarden voor de toepassing en de vrijstelling van douanerechten en accijnzen.

Artikel 12 behandelt de capaciteit die op de omschreven routes in de routetabel mag worden ingezet. Het zorgt voor een billijke en gelijke verdeling van de capaciteit voor de exploitatie van de overeengekomen diensten. De exploitatieprogramma's moeten uiterlijk vijftien (15) dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide overeenkomstsluitende partijen worden voorgelegd.

Artikel 13 regelt de verandering van vliegtuigtype op elke sectie van de routes, de samenwerkingsakkoorden (geblokkeerde zetels) en de codesharing. De akkoorden kunnen worden gesloten met luchtvaartmaatschappijen van beide overeenkomstsluitende partijen of van derde landen voor zover ze over de nodige verkeersrechten beschikken. Codesharingsregelingen mogen niettemin geen afbreuk doen aan het beginsel van billijke en gelijke verdeling bedoeld in artikel 12.

Artikel 14 staat toe dat tarieven vrij worden vastgesteld. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag vrij haar tarieven vastleggen voor zover ze niet extreem hoog, beperkend, discriminatoir of kunstmatig laag zijn.

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 9 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 10 permet la pratique, par les entreprises de transport aérien désignées, de leur propre assistance en escale (auto-assistance) sur le territoire de l'autre Partie ou, à leur gré, le droit de choisir entre divers prestataires concurrents. Dans tous les cas, l'assistance en escale se fera sur base non discriminatoire.

L'article 11 définit les conditions d'application et d'exemption des droits de douane et d'accises.

L'article 12 traite de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au Tableau des routes. Il assure un partage de capacités juste et égal dans l'exploitation des services aériens convenus. Les programmes d'exploitation devront être soumis pour approbation préalable aux Autorités Aéronautiques des deux Parties, au plus tard 45 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

L'article 13 permet la rupture de charge sur tout secteur des routes, des accords de coopération (sièges bloqués) ou encore de partage de codes. Ces derniers peuvent être conclus avec des entreprises de transport aérien des deux Parties Contractantes ou même de pays tiers pour autant qu'elles disposent des droits de trafic appropriés. Ces accords de partage de code ne peuvent toutefois rompre le principe d'un partage de capacités juste et égal tel que défini à l'article 12.

L'article 14 autorise la libre fixation des tarifs. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut librement établir ses tarifs sous réserve que ceux-ci ne soient excessivement élevés, restrictifs, discriminatoires ou artificiellement bas.

Artikel 15 staat toe dat geëxpatriëerd personeel op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, op basis van wederkerigheid, wordt ingezet. De kwestie van de werkvergunningen en tewerkstellings-visa wordt geregeld. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel 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 om zodanige diensten te verrichten.

Artikel 16 verleent het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij te verkopen. Ze hebben ook het recht het verschil tussen ontvangsten en uitgaven over te maken. Het artikel verwijst naar de fiscale overeenkomst tussen België en Senegal tot het vermijden van dubbele belasting; deze overeenkomst voorziet in een vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of baten uit de exploitatie van luchtdiensten, alsook van elke heffing op omzet of kapitaal.

Artikel 17 waarborgt de uitwisseling van informatie tussen de overeenkomstsluitende partijen (vergunningen, bewijzen, programma's, capaciteit, enz.).

Artikel 18 stelt dat de luchtvaartautoriteiten, op elk moment overleg kunnen plegen, mits ze een bepaalde termijn naleven.

Artikel 19 stelt hoe en onder welke voorwaarden geschillen geregeld kunnen worden.

Artikel 20 regelt de procedure om de luchtvaartovereenkomst eventueel te wijzigen.

Artikel 21 vult het vorige artikel aan met de procedures tot beëindiging van de overeenkomst.

Artikel 22 stelt dat de overeenkomst bij de Internationale Burgerluchtvaart zal worden geregistreerd.

Artikel 23 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.

Artikel 24 houdt opheffing en vervanging in van elke andere vroegere overeenkomst die door Senegal en België werd ondertekend.

L'article 15 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, 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 16 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. Il fait référence à la Convention fiscale entre la Belgique et le Sénégal visant à éliminer la double imposition; Convention qui prévoit une exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits dérivés de l'exploitation des services aériens ou de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou capital.

L'article 17 veille à assurer l'information entre Parties Contractantes (autorisations, certificats, programmes, capacité, etc.).

L'article 18 rappelle la possibilité pour les Autorités Aéronautiques de se consulter à tout moment moyennant préavis.

L'article 19 établit la manière et les conditions dans lesquelles peuvent se régler d'éventuels différends.

L'article 20 détermine la façon de procéder à certaines modifications de l'accord aérien.

L'article 21 complète l'article précédent par les possibilités et modalités de dénonciation de l'accord.

L'article 22 dispose que l'accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

L'article 23 établit que chaque Partie Contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement des ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de l'Accord.

L'article 24 abroge et remplace tout accord aérien antérieur signé entre le Sénégal et la Belgique.

De bijlage ("Routetabel") bepaalt de punten (steden) waaruit, via en waarnaar (in het overeenkomstsluitende land of verder) elke aangewezen luchtvaartmaatschappij luchtdiensten volgens de voorwaarden die in de overeenkomst werden vastgelegd, kunnen uitvoeren. Deze bijlage staat in casu toe dat luchtdiensten vanuit, via of naar eender welke stad kunnen worden geëxploiteerd. Er wordt wel benadrukt dat geen enkel verkeersrecht op tussenliggende punten wordt toegekend, tenzij de burgerluchtvaartautoriteiten van beide partijen anders overeenkomen.

*
* *

Op 10 maart 2015 heeft de Raad van State zijn advies gegeven (nr. 57.109/VR).

Ten gevolge van dit advies werd het verdrag ter advies voorgelegd aan de Werkgroep Gemengde Verdragen. Op 16/02/2017 heeft de Werkgroep Gemengde Verdragen het gemengd karakter (federaal/gewesten) van de ondertekende, doch niet geratificeerde luchtvaartakkoorden vastgesteld. Het verdrag zal dus ook goedgekeurd moeten worden door de parlementen van de drie gewesten.

Naar analogie met de instemmingsprocedure voor de luchtvaartakkoorden die ondertekend werden met Guinee en Algerije werd een derde artikel toegevoegd aan het wetsontwerp in verband met de instemming met toekomstige wijzigingen aan de Bijlage van de Overeenkomst.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

L'Annexe ("Tableau des routes") détermine les points (villes) au départ, via ou vers lesquelles (dans le pays contractant ou au-delà) 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, via ou vers n'importe quelle ville. Il est toutefois précisé qu'aucun droit de trafic n'est accordé sur les points intermédiaires à moins d'une entente entre les deux autorités de l'aviation civile.

*
* *

En date du 10 mars 2015 le Conseil d'État a donné son avis (n° 57.109/VR).

Suite à cet avis, le traité a été soumis à l'avis du Groupe de travail Traités mixtes. En date du 16/02/2017 le Groupe de travail Traités mixtes a déterminé le caractère mixte (fédéral/régions) des accords aériens signés, mais pas encore ratifiés. Le traité devra dès lors être approuvé également par les parlements des trois régions.

Par analogie avec les procédures d'assentiment des accords signés avec la Guinée et l'Algérie un troisième article a été ajouté au projet de loi relatif à l'assentiment 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 het Koninkrijk België en de Republiek Senegal betreffende het luchtvervoer, gedaan te Dakar op 18 januari 2013

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal betreffende het luchtvervoer, gedaan te Dakar op 18 januari 2013, 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 Royaume de Belgique et la République du Sénégal relatif au transport aérien, fait à Dakar le 18 janvier 2013

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'Accord entre le Royaume de Belgique et la République du Sénégal relatif au transport aérien, fait à Dakar le 18 janvier 2013, sortira son plein et entier effet.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 57.109/VR
VAN 10 MAART 2015**

Op 11 februari 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot vijfenveertig dagen ⁽¹⁾, een advies te verstrekken 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”.

Het voorontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 10 maart 2015. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, voorzitter, Jo Baert, kamervoorzitter, Jan Smets, Jacques Jaumotte, Bernard Blero en Kaat Leus, staatsraden, Jan Velaers, Sébastien Van Drooghenbroeck, Johan Put en Marianne Dony, assessoren, en Annemie Goossens en Anne-Catherine Van Geersdaele, griffiers.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur en Dries Van Eeckhoutte, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 10 maart 2015.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het voorliggende voorontwerp strekt ertoe instemming te verlenen met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal “betreffende het luchtvervoer”, gedaan te Dakar op 18 januari 2013 (hierna te noemen: de Overeenkomst).

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

“de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 25 november 1966 waarvan meerdere clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met het communautair recht niet overeenstemden,

⁽¹⁾ Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85bis.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 57.109/VR
DU 10 MARS 2015**

Le 11 février 2015, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé à quarante-cinq jours ⁽¹⁾, 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”.

L'avant-projet a été examiné par les chambres réunies le 10 mars 2015. Les chambres réunies était composées de Pierre Liénardy, président de chambre, président, Jo Baert, président de chambre, Jan Smets, Jacques Jaumotte, Bernard Blero et Kaat Leus, conseillers d'État, Jan Velaers, Sébastien Van Drooghenbroeck, Johan Put et Marianne Dony, assesseurs, et Annemie Goossens et Anne-Catherine Van Geersdaele, greffiers.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur et Dries Van Eeckhoutte, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 10 mars 2015.

*

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. L'avant-projet examiné a pour objet de porter 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 (ci-après dénommé: l'Accord).

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

“remplace l'Accord aérien bilatéral du 25 novembre 1966 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement,

⁽¹⁾ Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85bis.

hetzij gewoon aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden.”¹

Voorts wordt in de memorie van toelichting nog het volgende aangegeven:

“De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de overeenkomstsluitende partijen en hun aangevozen luchtvaartmaatschappijen. Een reeks artikels regelt, 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

2. De aangelegenheden die behandeld worden in de Overeenkomst waaraan het voorontwerp van wet instemming beoogt te verlenen, vallen onder de bevoegdheden van de Federale Staat 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), 9 (gebruiksvergoedingen) en 10 (grondafhandeling) vallen inzonderheid – ten minste gedeeltelijk – onder de bevoegdheden van de gewesten.

Doordat de Overeenkomst aan de onderdanen van de Republiek Senegal (en gelijkgestelden) economische rechten en vrijheden wil toekennen inzake luchtvervoerdiensten, is de toepassing ervan, inzonderheid van de artikelen 2, 15 en 16 ervan in de eerste plaats een zaak voor de overheden die bevoegd zijn voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de regionale luchthavens.

¹ Wat de evolutie van het communautair recht betreft, dient in de eerste plaats verwezen te worden 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 veroordeeld wordt (zaak C-471/98).

plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes”¹.

Toujours selon l'exposé des motifs,

“[s]es 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”.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

2. Les questions traitées par l'Accord auquel l'avant-projet de loi vise à porter assentiment relèvent des compétences de l'État fédéral en matière de police générale et de réglementation relatives 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 questions 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 questions traitées par les articles 4, paragraphe 2 (nuisances sonores), 9 (droits d'utilisation) et 10 (assistance en escale) relèvent notamment – au moins partiellement – de la compétence des régions.

En ce qu'il vise à reconnaître aux ressortissants de la République du Sénégal (et assimilés) des droits et libertés économiques en matière de services de transport aérien, notamment en ses articles 2, 15 et 16, l'Accord concerne au premier chef, pour son application, les autorités responsables de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et des aéroports régionaux.

¹ Pour ce qui concerne l'évolution de droit communautaire, il convient de se référer, au premier chef, aux principes dégagés par la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne dans ses arrêts “ciel ouvert” du 5 novembre 2002, dont celui condamnant la Belgique (affaire C-471/98).

De overeenkomst moet dan ook worden aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet en moet ter instemming worden voorgelegd aan de gewestparlementen.²

Deze overeenkomst had bovendien onderworpen moeten worden aan de procedures bepaald in het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de Federale Overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten “over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen”.

OVEREENSTEMMING MET HET EUROPEES RECHT

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

“Volgens het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in 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 onderhandelingsovereenkomsten 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.

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

4. 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 1944 (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 k), 4, § 2, en 8, § 4).

De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de “International Standards and Recommended Practices” (artikelen 38, 54, I), en 90 van het Verdrag van Chicago). Deze werden niet bekendgemaakt in het *Belgisch*

² Zie in dat verband inzonderheid advies 52.638/VR, gegeven op 22 januari 2013, over een voorontwerp dat aanleiding gegeven heeft 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).

Dès lors, il doit être qualifié de traité mixte au sens de l'article 167, § 4, de la Constitution et doit être soumis à l'assentiment des parlements régionaux².

Il aurait, en outre, dû être soumis aux procédures prévues par l'accord de coopération du 8 mars 1994 entre l'État fédéral, les Communautés et les Régions relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes.

CONFORMITÉ AU DROIT EUROPÉEN

3. Comme le relève 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”:

“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 mis en place des procédures de coopération entre la Commission européenne et les États membres permettant de respecter ce partage de compétence lors de la négociation et de la conclusion d'accords bilatéraux de transport aérien avec des pays tiers.

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

PUBLICATION DES NORMES AUXQUELLES L'ACCORD SE RÉFÈRE

4. L'Accord fait plusieurs fois référence aux annexes ou aux modifications apportées à celles-ci, adoptées en vertu de l'article 90 de la Convention “relative à l'aviation civile internationale”, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée: la Convention de Chicago), et qui sont donc ainsi rendues également obligatoires (voir notamment les articles 1^{er}, a) et k), 4, § 2, et 8, § 4).

Les dix-neuf annexes à la Convention de Chicago constituent les “Normes et pratiques internationales recommandées” (articles 38, 54, I), et 90 de la Convention de Chicago). Celles-ci n'ont pas été publiées au *Moniteur belge*. Elles sont

² En ce sens, voir notamment 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, 2012-2013, n° 5-2015/1, pp.44 à 50).

Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

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 niet tegenstelbaar zijn aan particulieren.³

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 bekendgemaakt⁴ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien⁵, wat thans niet het geval is.⁶

Het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago zou het best door de auditeur 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.⁷

disponibles (mais pas en langue néerlandaise), moyennant paiement, en s'adressant auprès du service de publication de l'OACI.

À cet égard, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante de la Cour de cassation, à défaut de publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont pas opposables aux particuliers³.

Ce n'est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces amendements⁴ ou si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire⁵, ce qui n'est pour l'heure pas le cas⁶, que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection.

Il vaudrait mieux que l'auteur de l'avant-projet examine le problème de la publication des annexes de la Convention de Chicago d'une manière horizontale afin d'élaborer, sur le plan du droit international ou du droit interne, une solution garantissant que les normes concernées puissent être publiées ou rendues accessibles – le cas échéant d'une manière appropriée – en tenant compte des exigences de sécurité juridique, d'égalité et d'accessibilité⁷.

³ Cass., 11 december 1953, Pas., 1954, I, 298; Cass., 19 maart 1981, J.T., 1982, 565-567, noot J. Verhoeven.

⁴ Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt 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 advies 47.054/1, gegeven op 15 oktober 2009, over een voorontwerp dat aanleiding gegeven heeft 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).

⁵ Zie in dat verband advies 47.092/4, gegeven op 23 september 2009, over een voorontwerp dat aanleiding gegeven heeft 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).

⁶ 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.

⁷ Zie adv. nr. 47.054/1 van 15 oktober 2009, vermeld in voetnoot 4.

³ Cass., 11 décembre 1953, *PAS.*, 1954, I, p. 298; Cass., 19 mars 1981, J.T., 1982, pp. 565 à 567, note J. Verhoeven.

⁴ 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 "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" (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2009-2010, n° 324/1, p. 66).

⁵ Voir à ce propos 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, 2013-2014, n° 53-3381/001, pp. 12-13).

⁶ Concernant l'opposabilité des annexes à la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J.U.E., 10 mars 2009, C-345/06, Heinrich. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145 819, n.v. Heli Service Belgium.

⁷ Voir l'avis 47.054/1 donné le 15 octobre 2009, cité en note 4.

SLOTOPMERKING

5. De Nederlandse tekst van de Overeenkomst dient voorafgegaan te worden door het woord “vertaling”, aangezien er overeenkomstig het ondertekeningsformulier geen authentieke tekst in die taal bestaat.⁸

De griffier,

Anne-Catherine
VAN GEERSDAELE

De voorzitter,

Pierre
LIÉNARDY

OBSERVATION FINALE

5. La version en langue néerlandaise de l'Accord doit être précédée de la mention “vertaling” puisque conformément à la formule de signature, il n'existe pas de texte authentique dans cette langue ⁸.

Le greffier,

Anne-Catherine
VAN GEERSDAELE

Le président,

Pierre
LIÉNARDY

⁸ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 209. Zie advies 45.582/4, gegeven op 2 februari 2009, over een voorontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot de wet van 30 november 2009 “houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten van Amerika inzake de verwerking en overdracht van persoonsgegevens van passagiers (PNR-gegevens) door luchtvaartmaatschappijen aan het Ministerie van Binnenlandse veiligheid van de Verenigde Staten van Amerika (DHS) (PNR-Overeenkomst 2007), gedaan te Brussel op 23 juli 2007 en te Washington op 26 juli 2007” (Parl. St. Senaat, 2008-2009, nr. 4-1432/1, 43).*

⁸ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet “Technique législative”, recommandation 209. Voir l'avis 45.582/4, donné le 2 février 2009, sur un avant-projet devenu la loi du 30 novembre 2009 “portant assentiment à l'Accord entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique sur le traitement et le transfert de données des dossiers passagers (données PNR) par les transporteurs aériens au Ministère américain de la Sécurité intérieure (DHS) (Accord PNR 2007), fait à Bruxelles le 23 juillet 2007 et à Washington le 26 juillet 2007” (DOC. PARL., Sénat, 2008-2009, n° 4-1432/1, p. 43).*

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, in Onze naam, bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal betreffende het luchtvervoer, gedaan te Dakar op 18 januari 2013, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen aan de Bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 20 van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal betreffende het luchtvervoer, gedaan te Dakar op 18 januari 2013, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 18 maart 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 Royaume de Belgique et la République du Sénégal relatif au transport aérien, fait à Dakar le 18 janvier 2013, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 20 de l'Accord entre le Royaume de Belgique et la République du Sénégal relatif au transport aérien, fait à Dakar le 18 janvier 2013, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 18 mars 2018

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le Ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Vertaling

**OVEREENKOMST
TUSSEN
HET KONINKRIJK BELGIE EN
DE REPUBLIEK SENEGAL BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER**

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

enerzijds

en

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK SENEGAL

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, ter aanvulling van genoemd Verdrag, 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

Definities

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 7 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, wanneer die Bijlagen en wijzigingen uitwerking hebben gehad tussen beide Overeenkomstsluitende Partijen of door hen werden bekrachtigd;
- b) de uitdrukking "**Beslissing van Yamoussoukro**" betekent de beslissing van de Afrikaanse Ministers bevoegd voor de Burgerluchtvaart, die op 13 en 14 november 1999 te Yamoussoukro (Ivoorkust) hebben vergaderd. Beslissing betreffende de uitvoering van de Verklaring van Yamoussoukro tot liberalisering van de toegang tot de luchtvaartmarkten in Afrika;
- c) de uitdrukking "**Verdrag betreffende de Europese Unie**" betekent het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
- d) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- e) de uitdrukking "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor Senegal, het "Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Sénégal (ANACIM)" of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- f) 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;
- g) de uitdrukking "Aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de Artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- h) 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;
- i) 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;
- j) 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 van een andere capaciteit worden ingezet dan op een ander deel van de route;
- k) de uitdrukkingen "boorduitrustingsstukken, gronduitrusting, boordproviand, reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag;
 - l) de uitdrukking "Technische tussenlanding" betekent het recht of voorrecht dat een Staat aan een andere Staat verleent om, in het raam van een al dan niet geregelde internationale luchtdienst, voor andere dan verkeersdoeleinden op zijn Grondgebied te landen. Dit recht wordt het vaakst uitgeoefend om brandstof te tanken, een ongeplande essentiële herstelling uit te voeren of naar aanleiding van een noodgeval dat een landing vereist. Het kan ook in bepaalde gevallen worden uitgeoefend om aan de nationale vereisten voor de binnenkomst op het Grondgebied van een Staat te beantwoorden, alvorens op een verkeerspunt van deze Staat te landen;
 - m) 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 Unie en de verwijzingen naar onderdanen van de Republiek Senegal dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de onderdanen van de Staten, partijen bij de Beslissing van Yamoussoukro;
 - n) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar de luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België werden aangewezen. De verwijzingen in deze overeenkomst naar de luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Senegal dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door de Republiek Senegal werden aangewezen;
 - o) het bewijs luchtvaartexploitant: bewijs dat een exploitant toelaat om bepaalde handelsvluchten uit te voeren.

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, waarbij geen passagiers, vracht en post mag worden opgenomen of afgezet, mits de door de andere Overeenkomstsluitende Partij krachtens artikel 5 van deze Overeenkomst opgelegde voorwaarden worden nageleefd;
 - 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 de exploitatie 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, binnen de perken van de krachtens deze Overeenkomst verleende rechten, 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 betreffende de Europese Unie en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Europese Unie beschikt en;
 2. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de Europese Unie 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 Senegal aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 1. de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op Senegalees Grondgebied en een geldige erkenning overeenkomstig de Beslissing van Yamoussoukro heeft gekregen en;
 2. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Staat, partij bij de Beslissing van Yamoussoukro, die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant overeenkomstig de bijlagen 1, 6 en 8 bij het Verdrag van Chicago en dat de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is.
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 14 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 een vergunning tot exploitatie van 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, 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:
 - I. In het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien:
 1. de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet is gevestigd op het Grondgebied van België krachtens het Verdrag betreffende de Europese Unie of over geen geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Europese Unie beschikt, of
 2. er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Staat, partij bij het Verdrag betreffende de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant of dat de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing geïdentificeerd is;
 - II. In het geval van een door Senegal aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien:
 1. ze niet op Senegalees Grondgebied gevestigd is of geen geldige erkenning overeenkomstig de Beslissing van Yamoussoukro heeft, of
 2. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Staat, partij bij de Beslissing van Yamoussoukro, die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant overeenkomstig de bijlagen 1, 6 en 8 bij het Verdrag van Chicago of de bevoegde luchtvaartautoriteit in de aanwijzing niet duidelijk geïdentificeerd is.

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 18 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, vergunningen en veiligheid

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 18 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.
3. 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.
4. 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 de verbeteringsmaatregelen die zich opdringen. 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).

5. 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.
6. 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.
7. 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.
8. 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.

9. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met lid 4 en lid 8 hierboven wordt opgeheven zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 8

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 bij 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 betreffende de Europese Unie en die een geldige exploitatievergunning hebben in overeenstemming met het recht van de Europese Unie, alsook de exploitanten van luchthavens op hun Grondgebied, en in het geval van de Republiek Senegal, de exploitanten van luchtvaartuigen die op haar Grondgebied gevestigd zijn krachtens de Beslissing van Yamoussoukro en die een geldige exploitatievergunning hebben, en de exploitanten van luchthavens op hun 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 9

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 om 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 haar in staat te stellen haar mening kenbaar te maken vooraleer wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 10

Grondafhandeling

Onder voorbehoud van de wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij, daarin begrepen, voor België, de wetgeving van de Europese Unie en voor Senegal, de Beslissing van Yamoussoukro, 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 11**Douane en accijnzen**

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbepeningen, 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 taksen.
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 12

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen genieten een billijke en gelijke verdeling van de capaciteit voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen 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, binnen de perken van de krachtens deze Overeenkomst verleende rechten en frequenties.
4. Het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes in de bijgevoegde routetabel, geschiedt overeenkomstig het beginsel van billijke en gelijke verdeling van de capaciteit voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, rekening houdend met:
 - 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 45 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 diensten, het type van luchtvaartuig, het type van diensten en de dienstregeling. Deze

bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen.

In bijzondere gevallen kunnen die autoriteiten instemmen met een kortere termijn, die niet minder dan 30 dagen mag bedragen.

ARTIKEL 13**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. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij die de omschreven routes of gedeeltes van routes exploiteren, kunnen samenwerkingsakkoorden betreffende geboekte zetels of codesharing sluiten met de luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen of van een derde land dat over de nodige verkeersrechten beschikt. In het geval van een luchtvaartmaatschappij van een derde land, moet dat land instemmen met gelijkaardige akkoorden tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en de andere luchtvaartmaatschappijen die naar, uit en via een dergelijk derde land opereren.

De capaciteit aangeboden door een aangewezen luchtvaartmaatschappij die het vliegtuig exploiteert in het raam van een codesharingakkoord wordt in aanmerking genomen voor de berekening van de capaciteit waarover de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, beschikt.

De capaciteit aangeboden door een aangewezen luchtvaartmaatschappij die de diensten verkoopt (marketing) in het raam van een codesharingakkoord mag niet in aanmerking worden genomen voor de berekening van de capaciteit waarover de Overeenkomstsluitende Partij die deze luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, beschikt.

Codesharingakkoorden mogen in geen geval de krachtens deze Overeenkomst verleende rechten wijzigen en afbreuk doen aan het beginsel van billijke en gelijke verdeling van de capaciteiten. Ze moeten bovendien voldoen aan de vereisten inzake reglementering die normaal worden toegepast bij dergelijke operaties door de Overeenkomstsluitende Partijen, zoals de bescherming van de passagiers, de informatie van de passagiers, de veiligheid, de aansprakelijkheid en aan alle andere over het algemeen opgelegde voorwaarden aan de exploiterende luchtvaartmaatschappijen.

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij leggen de betrokken programma's en de dienstregelingen uiterlijk vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde aanvangsdatum van de operaties ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 14

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.
3. Onverminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de secties van de overeengekomen diensten waar zij vijfdevrijheidsrechten uitoefenen, hetzelfde tarief bieden als de luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierdevrijheidsrechten uitoefenen op die secties.

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen die vijfdevrijheidsrechten uitoefenen mogen geen lagere tarieven noch minder beperkende tariefvoorwaarden toepassen dan gezegde luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierdevrijheidsrechten uitoefenen.

4. De tussenkomst van de Overeenkomstsluitende Partijen beperkt zich tot:
 - a) het voorkomen van tarieven of praktijken die onredelijk discriminatoir zijn;
 - b) het beschermen van de consumenten tegen extreem hoge of beperkende tarieven door misbruik van machtspositie;
 - c) het beschermen van de luchtvaartmaatschappijen tegen kunstmatig laag gehouden tarieven die mogelijk zijn gemaakt door directe of indirecte steun van de regering;
 - d) het beschermen van de luchtvaartmaatschappijen tegen kunstmatig laag gehouden tarieven wanneer er bewijzen bestaan van een opzet om de concurrentie uit te schakelen.
5. Geen enkele Overeenkomstsluitende Partij zal unilaterale maatregelen nemen om te beletten dat een voorgesteld tarief zou worden toegepast of dat een tarief van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij toegepast blijft worden voor het internationaal vervoer tussen de Grondgebieden van de Partijen,

of tussen het Grondgebied van de andere Partij en eender welk ander land, wat betreft in beide gevallen, de diensten die door een zelfde luchtvaartmaatschappij of door verschillende luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd.

ARTIKEL 15

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 16

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, naar goeddunken, 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. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.
3. De overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting, die 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 verleent en die in beide Overeenkomstsluitende Partijen van kracht is, zal worden toegepast.

ARTIKEL 17

Informatie-uitwisseling

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 dienstabellen.

De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen bezorgen, op verzoek, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, alle statistische gegevens die nodig zijn geacht voor de evaluatie van het verkeer in verband met de exploitatie van de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen.

ARTIKEL 18

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 19

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 of uitspraak 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 20

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 voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, 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.

ARTIKEL 21

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 deze termijn 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 22

Registratie

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

ARTIKEL 23

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.

ARTIKEL 24

Slotbepalingen

Deze Overeenkomst houdt opheffing en vervanging in van elke andere vroegere overeenkomst die door de Republiek Senegal en het Koninkrijk België inzake luchtvaart werd ondertekend.

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

Gedaan in twee exemplaren te Dakar, op 18 januari 2013

BIJLAGE LUCHTVAARTOVEREENKOMST SENEGAL/BELGIE

ROUTETABEL-FREQUENTIES

1. Beide delegaties hebben de volgende routetabel goedgekeurd:

a) Voor het Belgische gedeelte:

Punten in België	Tussenliggende punten	Punten in Senegal	Verder gelegen punten
Alle punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

b) Voor het Senegalese gedeelte:

Punten in Senegal	Tussenliggende punten	Punten in België	Verder gelegen punten
Alle punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

Geen enkel verkeersrecht wordt op tussenliggende punten toegekend, tenzij de burgerluchtvaartautoriteiten van beide partijen anders overeenkomen.

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

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

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

ET

**LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL,
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 complémentaire à ladite Convention 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, lorsque ces annexes et modifications ont produit leurs effets entre les deux Parties Contractantes ou ont été ratifiées par celles-ci;
- b) le terme “**Décision de Yamoussoukro**” signifie la décision des Ministres africains de l'Aviation Civile réunis les 13 et 14 novembre 1999 à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire). Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique;
- c) le terme “**Traité de l'Union Européenne**” signifie, le Traité sur l'Union Européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne;
- d) le terme “Accord” signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;
- e) le terme “Autorités aéronautiques” signifie dans le cas de la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et, dans le cas du Sénégal, de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Sénégal (ANACIM) ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- f) 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;
- g) 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;
- h) 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;
- i) 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, poste à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier;
- j) 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;

- k) 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;
- l) le terme “escale technique” signifie le droit ou privilège accordé par un État à un autre d’atterrir sur son Territoire, pour des raisons non commerciales, dans le cadre d’un service aérien international régulier ou non. Ce droit est exercé le plus souvent pour l’avitaillement, pour effectuer des réparations essentielles imprévues ou suite à un état d’urgence entraînant la nécessité d’atterrir. Il peut également être utilisé dans certains cas pour répondre aux exigences nationales d’entrée sur le Territoire d’un État avant l’atterrissage à un point de trafic de cet État;
- m) les références faites dans le présent accord aux ressortissants du Royaume de Belgique s’entendent comme faites aux ressortissants des Etats membres de l’Union Européenne, et les références faites aux ressortissants de la République du Sénégal s’entendent comme faites aux ressortissants des Etats parties à la Décision de Yamoussoukro;
- n) les références faites dans le présent accord aux entreprises de transport aérien du Royaume de Belgique s’entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique. Les références faites dans le présent accord aux entreprises de transport aérien de la République du Sénégal s’entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par la République du Sénégal;
- o) le permis d’exploitation aérienne: permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

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 respectivement:
 - a) survoler son Territoire sans y atterrir;
 - b) faire des escales non commerciales (escales techniques) dans son Territoire, ne pouvant donner lieu ni à l’embarquement ni au débarquement de passagers, de marchandises et du courrier, et dans le respect des conditions qui pourront être fixées par l’autorité aéronautique de l’autre Partie contractante conformément à l’Article 5 de la Convention;
 - 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, dans la limite des droits octroyés au titre du présent Accord, 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 de l'Union Européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne et;
 2. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'Union Européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
 - II. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Sénégal:
 1. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le Territoire du Sénégal et ait reçu un agrément valable, conformément à la Décision de Yamoussoukro, et que
 2. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et assuré par l'Etat partie à la Décision de Yamoussoukro, responsable de la délivrance de son permis d'exploitation aérienne conformément aux annexes 1, 6 et 8 de la Convention de Chicago et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée.

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 14 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:
 - I. Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique, si:
 1. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le Territoire de la Belgique en vertu du Traité de l'Union Européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne; ou;
 2. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'État partie au Traité de l'Union 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. Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Sénégal, si:
 1. Celle-ci n'est pas établie sur le Territoire du Sénégal ou ne possède pas d'agrément valable, conformément à la décision de Yamoussoukro, ou
 2. Un contrôle réglementaire effectif de la compagnie n'est pas exercé et assuré par l'Etat partie à la Décision de Yamoussoukro, responsable de la délivrance de son permis d'exploitation aérienne conformément aux annexes 1, 6 et 8 de la Convention de Chicago ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlement 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 18 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 et sécurité

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 18 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.

3. 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 adoptées par l'autre Partie Contractante. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.
4. 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).
5. 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.
6. 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 œuvre 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.
7. 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.
8. 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.

9. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 4 et 8 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

ARTICLE 8

Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.
2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.
3. Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 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 auxdites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur Territoire ou, dans le cas du Royaume de Belgique, des exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son Territoire en vertu du Traité de l'Union européenne et ayant des licences d'exploitation valides conformément au droit de l'Union européenne, et des exploitants d'aéroport situés sur leur Territoire, et dans le cas de la République du Sénégal, des exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son Territoire conformément à la Décision de Yamoussoukro et ayant des licences d'exploitation valides, 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 9

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 lui permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements.

ARTICLE 10

Assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements de chaque partie contractante, y compris, en ce qui concerne la Belgique, du droit de l'Union Européenne et, en ce qui concerne le Sénégal, la Décision de Yamoussoukro, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le Territoire de l'autre partie contractante, de pratiquer sa propre assistance en escale («auto-assistance») 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 11

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 12

Capacités

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront d'un partage de capacités juste et égal dans l'exploitation des services convenus entre leurs Territoires respectifs, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus par les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes, il sera tenu 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, dans la limite des droits et fréquences octroyés au titre du présent Accord.
4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées dans le Tableau des Routes en Annexe sera assuré conformément au principe de partage de capacités juste et égal dans l'exploitation des services aériens, et en tenant compte des exigences:
 - a) du trafic à destination et en provenance du Territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
 - b) 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) de l'exploitation de services aériens long-courriers.
5. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, au plus tard 45 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, de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure.

Dans les cas particuliers, le délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités sans toutefois dépasser le délai de 30 jours.

ARTICLE 13

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. Les compagnies aériennes désignées de chaque Partie Contractante, exploitant les routes spécifiées sur les accords ou dans le secteur de ces routes, peuvent nouer des accords de coopération dans le cadre de sièges bloqués ou de partage de code avec les compagnies des deux Parties Contractantes ou celles d'un pays tiers, qui détient les droits de trafic appropriés. Dans le cas d'une compagnie d'un pays tiers, ce dernier devra autoriser ou permettre des arrangements comparables entre les compagnies de l'autre Partie Contractante et les autres compagnies aériennes opérant vers, à partir de et via un tel pays tiers.

La capacité offerte par une entreprise de transport aérien désignée opérant comme compagnie tractrice suivant un accord de partage de code sera prise en ligne de compte dans le calcul de la capacité allouée à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

La capacité offerte par la compagnie désignée qui joue le rôle de compagnie de commercialisation (marketing) dans le cadre d'un accord de partage de code ne pourra être prise en compte dans le calcul de la capacité allouée à la Partie Contractante qui a désigné ladite entreprise de transport aérien.

Les accords de partage de code ne devront en aucun cas avoir pour effet de modifier les droits résultant du présent Accord et notamment de rompre le principe de partage juste et égal des capacités. Ils devront en outre remplir les exigences en matière de réglementation normalement appliquées à de telles opérations par les Parties Contractantes telles que la protection des passagers, ainsi que l'information à leur fournir, la sécurité, la responsabilité et toute autre exigence généralement requises pour les compagnies qui opèrent.

Les compagnies désignées de chaque Partie Contractante devront soumettre les programmes et horaires des services concernés, pour approbation par les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour le début des opérations.

ARTICLE 14

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

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

4. L'intervention des Parties Contractantes se limite à:
 - a) prévenir des tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires;
 - b) protéger les consommateurs contre des tarifs excessivement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante;

- c) protéger les compagnies aériennes contre des tarifs artificiellement bas dus à des subventions ou à des soutiens directs ou indirects du gouvernement;
 - d) protéger les compagnies aériennes contre les tarifs artificiellement bas lorsqu'il existe des preuves d'une intention d'éliminer la concurrence.
5. Aucune Partie ne prendra des mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur ou la continuation d'application d'un tarif appliqué par une compagnie aérienne d'une Partie aux fins de transport aérien international entre les Territoires des Parties, ou entre le Territoire de l'autre Partie et tout autre pays, concernant, dans les deux cas, les transports effectués par une même compagnie aérienne ou ceux effectués par des compagnies aériennes différentes.

ARTICLE 15

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 16

Ventes et recettes

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

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce Territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

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

2. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées par lesdites entreprises sur son Territoire. Ce transfert ne sera assujéti à aucun frais sauf ceux que les banques demandent normalement pour de telles opérations.
3. La Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une 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 transport aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital et en vigueur entre les deux Parties Contractantes, sera d'application.

ARTICLE 17

Echange d'informations

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.

Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et à leur demande, tout type de statistique jugé nécessaire pour apprécier le trafic réalisé dans le cadre de l'exploitation des services agréés par les compagnies désignées.

ARTICLE 18

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 19

Règlements des différends

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

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

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

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

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

ARTICLE 20

Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.
3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

ARTICLE 21

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 revue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 22

Enregistrement

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

ARTICLE 23

Entrée en vigueur

Chaque Partie Contractante notifiera, par 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.

ARTICLE 24
Dispositions finales

Le présent Accord abroge et remplace tout accord antérieur signé entre la République du Sénégal et le Royaume de Belgique en matière de transport aérien.

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 Dakar, le 18 janvier 2013.

ANNEXE
ACCORD AERIEN BELGIQUE/SENEGAL

TABLEAU DES ROUTES-FREQUENCES

1. Les deux délégations ont adopté le tableau des routes ci-après:

a) Pour la Partie Belge

Points en Belgique	Points intermédiaires	Points au Sénégal	Points au-delà
Tous points	Tous points	Tous points	Tous points

b) Pour la Partie sénégalaise

Points au Sénégal	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Tous points	Tous points	Tous points	Tous points

Aucun droit de trafic sur les points intermédiaires n'est octroyé, à moins d'une entente entre les deux autorités de l'aviation civile des deux parties.