

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 avril 2023

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord
entre le Royaume de Belgique et
le Burkina Faso relatif au transport aérien,
fait à Bruxelles le 5 juin 2018**

Sommaire

Pages

| | |
|------------------------------|----|
| Résumé | 3 |
| Exposé des motifs | 4 |
| Avant-projet de loi | 13 |
| Avis du Conseil d'État | 14 |
| Projet de loi | 22 |
| Accord (fr) | 24 |
| Accord (nl) | 43 |

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 april 2023

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Overeenkomst
tussen het Koninkrijk België en
Burkina Faso betreffende het luchtvervoer,
gedaan te Brussel op 5 juni 2018**

Inhoud

Blz.

| | |
|------------------------------------|----|
| Samenvatting | 3 |
| Memorie van toelichting | 4 |
| Voorontwerp van wet | 13 |
| Advies van de Raad van State | 14 |
| Wetsontwerp | 22 |
| Overeenkomst (fr) | 24 |
| Overeenkomst (nl) | 43 |

CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 8, § 1^{ER}, 1^O, DE LA LOI DU 15 DÉCEMBRE 2013,
L'ANALYSE D'IMPACT N'A PAS ÉTÉ DEMANDÉE.

OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 8, § 1, 1^O, VAN DE WET VAN 15 DECEMBER 2013
WERD DE IMPACTANALYSE NIET GEVRAAGD.

09334

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 13 avril 2023.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 18 avril 2023.

De regering heeft dit wetsontwerp op 13 april 2023 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 18 april 2023 door de Kamer ontvangen.

| | |
|-------------|---|
| N-VA | : Nieuw-Vlaamse Alliantie |
| Ecolo-Groen | : Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen |
| PS | : Parti Socialiste |
| VB | : Vlaams Belang |
| MR | : Mouvement Réformateur |
| cd&v | : Christen-Democratisch en Vlaams |
| PVDA-PTB | : Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique |
| Open Vld | : Open Vlaamse liberalen en democraten |
| Vooruit | : Vooruit |
| Les Engagés | : Les Engagés |
| DéFI | : Démocrate Fédéraliste Indépendant |
| INDEP-ONAFH | : Indépendant - Onafhankelijk |

| | | | |
|--|---|---|--|
| <i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i> | | <i>Afkorting bij de nummering van de publicaties:</i> | |
| DOC 55 0000/000 | Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi | DOC 55 0000/000 | Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer |
| QRVA | Questions et Réponses écrites | QRVA | Schriftelijke Vragen en Antwoorden |
| CRIV | Version provisoire du Compte Rendu Intégral | CRIV | Voorlopige versie van het Integraal Verslag |
| CRABV | Compte Rendu Analytique | CRABV | Beknopt Verslag |
| CRIV | Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) | CRIV | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) |
| PLEN | Séance plénière | PLEN | Plenum |
| COM | Réunion de commission | COM | Commissievergadering |
| MOT | Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige) | MOT | Moties tot besluit van interpellaties (beige-gekleurd papier) |

RÉSUMÉ

Cet Accord remplace l'accord aérien bilatéral signé le 15 février 1984.

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.

SAMENVATTING

Deze Overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst die op 15 februari 1984 ondertekend werd.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le Royaume de Belgique et le Burkina Faso ont signé, le 5 juin 2018, un nouvel accord bilatéral relatif au transport aérien.

L'Accord est soumis aujourd'hui à l'assentiment de la Chambre des représentants en vue de sa ratification.

Au niveau interne belge, il s'agit d'un traité mixte. (fédéral, régions).

Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

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

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

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

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

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Het Koninkrijk België en Burkina Faso hebben op 5 juni 2018 een nieuwe bilaterale overeenkomst betreffende het luchtvervoer ondertekend.

Deze overeenkomst wordt nu ter instemming voorgelegd aan de Kamer van volksvertegenwoordigers, met het oog op haar ratificatie.

Op intern Belgisch niveau gaat het om een gemengd verdrag. (federaal, gewesten).

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.

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

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et le Burkina Faso

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et le Burkina Faso, signé le 5 juin 2018, 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 Ouagadougou, les 20 et 21 avril 2009 entre les autorités aéronautiques des deux pays (le SPF Mobilité & Transport pour la Belgique).

Il remplace l'accord aérien bilatéral du 15 février 1984.

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

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

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso die op 5 juni 2018 ondertekend werd, maakt deel uit van deze nieuwe reeks van luchtvaartovereenkomsten.

Deze overeenkomst werd gesloten en geparafeerd naar aanleiding van de overlegvergaderingen die op 20 en 21 april 2009 tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen (de FOD Mobiliteit en Vervoer voor België) werden gehouden.

Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst die op 15 februari 1984 ondertekend werd.

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

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

Het gaat om:

— de volgende aspecten voor de Overeenkomstsluitende Partijen:

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

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.

En date du 25 février 2019, le Conseil d'État a donné son avis (n° 65.299/4) concernant l'avant-projet de loi d'assentiment à cet Accord. Suite à cet avis du Conseil d'État, le projet de loi et l'exposé des motifs ont été modifiés.

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

Ces procédures ont effectivement été respectées.

Enfin, le Conseil d'État note que l'article 22, paragraphe 3 de l'Accord permet l'adoption de modifications que le Parlement pourrait éventuellement désapprouver.

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 grondafhandeling, 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 codesharingregelingen.

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

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

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

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

Op 25 februari 2019 heeft de Raad van State zijn advies (nr. 65.299/4) gegeven over het voorontwerp van wet ter instemming met dit verdrag. Ten gevolge van dit advies van de Raad van State werden het ontwerp van wet en de memorie van toelichting aangepast.

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

Deze procedures werden wel degelijk gevolgd.

Tot slot merkt de Raad van State op dat artikel 22, lid 3 van de Overeenkomst, het mogelijk maakt dat wijzigingen worden aangenomen waarmee het Parlement het

Afin de permettre au Parlement de signaler au Roi qu'il n'approuve pas une modification déterminée à l'Annexe, un deuxième et troisième paragraphe ont été rajoutés à l'article 3 du projet de loi.

COMMENTAIRE DES ARTICLES DE L'ACCORD

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 à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà.

Il s'agit en l'espèce d'un nouvel accord bilatéral aérien remplaçant celui du 15 février 1983.

Cet accord est suivi de 25 articles et d'une Annexe dénommée "Tableau des Routes" faisant partie intégrante de celui-ci.

Article 1^{er}

L'article 1 définit les termes employés dans l'accord.

Art. 2

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

Art. 3

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

Art. 4

L'article 4 explicite la manière de désigner une entreprise de transport aérien et les conditions auxquelles cette dernière doit répondre. Cet article tient compte des prescrits européens interdisant, pour les États membres,

eventueel niet eens zou kunnen zijn. Om het Parlement de mogelijkheid te bieden aan de Koning duidelijk te maken dat het niet eens is met een welbepaalde wijziging aan de Bijlage werden een tweede en derde lid toegevoegd aan artikel 3 van het wetsontwerp.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN VAN DE OVEREENKOMST

De inhoud van de overeenkomst

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

In casu vervangt deze nieuwe bilaterale overeenkomst de luchtvaartovereenkomst die op 15 februari 1983 werd ondertekend.

De overeenkomst telt 25 artikels en een bijlage "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van de overeenkomst.

Artikel 1

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

Art. 2

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

Art. 3

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

Art. 4

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

de limiter la désignation uniquement à des entreprises de transport aérien nationales. L'aspect communautaire et en particulier la notion de "droit d'établissement" est mis en évidence. La Belgique est ainsi autorisée dans cet accord, en conformité avec la législation européenne, à désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien communautaires dès lors que ces dernières sont établies en Belgique.

Art. 5

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.

Art. 6

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

Art. 7

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.

Art. 8

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

aanwijzing niet tot de nationale luchtvaartmaatschappijen mogen beperken. De nadruk wordt gelegd op het communautair aspect en meer bepaald op het begrip van "vestigingsrecht". België is aldus gemachtigd, conform de Europese wetgeving, om een of meer dan een communautaire luchtvaartmaatschappij aan te wijzen, voor zover ze in België is gevestigd.

Art. 5

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.

Art. 6

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

Art. 7

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.

Art. 8

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

Art. 9

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

Art. 10

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

Art. 11

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

Art. 12

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

Art. 13

L'article 13 traite de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au tableau des routes. Les entreprises de transport aérien désignées bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services aériens convenus.

Art. 9

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

Art. 10

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

Art. 11

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

Art. 12

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

Art. 13

Artikel 13 behandelt de capaciteit die op de omschreven routes in de routetabel mag worden ingezet. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten.

Art. 14

L'article 14 permet la rupture de charge sur tout secteur des routes ainsi que des accords de partage de codes avec des entreprises de transport aérien désignées de toute nationalité pour autant que ces dernières détiennent les droits de trafic nécessaires sur cette route.

Art. 15

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

Art. 16

L'article 16 autorise, sur base de réciprocité, l'affectation de personnel expatrié sur le territoire de l'autre Partie contractante. 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.

Art. 17

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

Art. 18

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

Art. 14

Artikel 14 stelt dat van vliegtuigtype mag veranderd worden op alle gedeeltes van de routes en dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen codesharingsregelingen kunnen afsluiten, voor zover ze over de nodige verkeersrechten op die routes beschikken.

Art. 15

Krachtens artikel 15 worden de tarieven voor vervoer op een rationeel niveau vastgelegd, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor relevante beoordelingselementen.

Art. 16

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

Art. 17

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

Art. 18

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

Art. 19

L'article 19 précise que les programmes d'exploitation devront être soumis pour approbation préalable aux Autorités Aéronautiques des deux Parties, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

Art. 20

L'article 20 rappelle la possibilité pour les Autorités Aéronautiques de se consulter à tout moment moyennant préavis.

Art. 21

L'article 21 établit la manière et les conditions dans lesquelles peuvent se régler d'éventuels différends.

Art. 22

L'article 22 détermine la façon de procéder à certaines modifications de l'accord aérien.

Art. 23

L'article 23 complète l'article précédent par les possibilités et modalités de dénonciation de l'accord.

Art. 24

L'article 24 dispose que l'accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Art. 25

L'article 25 établit que chaque Partie contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de l'Accord.

Annexe

L'Annexe ("Tableau des routes") détermine les points (aéroports) au départ, via ou vers lesquels (dans le pays contractants ou ailleurs) chaque entreprise de transport

Art. 19

Artikel 19 stelt dat de exploitatieprogramma's uiterlijk 30 dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden voorgelegd.

Art. 20

Artikel 20 stelt dat de luchtvaartautoriteiten, op elk moment overleg kunnen plegen, mits ze een bepaalde termijn naleven.

Art. 21

Artikel 21 stelt hoe en onder welke voorwaarden geschillen geregeld kunnen worden.

Art. 22

Artikel 22 regelt de procedure om de luchtvaartovereenkomst eventueel te wijzigen.

Art. 23

Artikel 23 vult het vorige artikel aan met de procedures tot beëindiging van de overeenkomst.

Art. 24

Artikel 24 stelt dat de overeenkomst bij de Internationale Burgerluchtvaart zal worden geregistreerd.

Art. 25

Artikel 25 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.

Bijlage

De Bijlage ("Routetabel") bepaalt de punten (luchthavens) waaruit, via en waarnaar (in het overeenkomstsluitende land of elders) elke aangewezen

aérien désignée pourra assurer des services aériens aux conditions fixées dans l'accord.

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

Hadja Lahbib

luchtvaartmaatschappij luchtdiensten overeenkomstig de voorwaarden die in de overeenkomst werden vastgelegd, kunnen uitvoeren.

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja Lahbib

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
le Burkina Faso relatif au transport aérien,
fait à Bruxelles le 5 juin 2018**

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 le Burkina Faso relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 juin 2018, sortira son plein et entier effet.

Art. 3. Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 22, paragraphe 3, de l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Burkina Faso relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 juin 2018, sortiront leur plein et entier effet.

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
Burkina Faso betreffende het luchtvervoer,
gedaan te Brussel op 5 juni 2018**

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2. De Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 juni 2018, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen aan de bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 22, lid 3, van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 juni 2018, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 65.299/4 DU 25 FÉVRIER 2019

Le 30 janvier 2019, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, et de la Défense, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Burkina Faso relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 juin 2018'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 25 février 2019. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 25 février 2019.

*

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

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

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. L'avant-projet de loi à l'examen a pour objet, en son article 2, de porter assentiment à l'“Accord entre le Royaume de Belgique et le Burkina Faso relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 juin 2018” (ci-après: l'Accord).

Comme l'indique l'exposé des motifs de l'avant-projet, l'Accord remplace l'accord bilatéral du 15 février 1984.

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

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 65.299/4 VAN 25 FEBRUARI 2019

Op 30 januari 2019 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eersteminister en minister van Buitenlandse en Europese Zaken, en van Defensie, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 juni 2018'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 25 februari 2019. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK en Jacques ENGLEBERT, assessoren, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 februari 2019.

*

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

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

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Artikel 2 van het voorliggende voorontwerp van wet beoogt instemming te verlenen aan de “Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 juni 2018” (hierna: de Overeenkomst).

Zoals in de memorie van toelichting bij het voorontwerp wordt gesteld, vervangt de Overeenkomst de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 15 februari 1984.

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

L'exposé des motifs indique également:

“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”.

L'avant-projet prévoit par ailleurs, en son article 3, la possibilité de donner un assentiment anticipé aux modifications qui seront apportées à l'annexe de l'Accord en application de son article 22, paragraphe 3.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

2. Dans son avis n° 64.118/VR donné le 25 septembre 2018 sur un avant-projet de loi ‘portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République du Bénin relatif au transport aérien, fait à Cotonou le 9 janvier 2018’¹, la section de législation a formulé l'observation suivante:

“Comme il est relevé dans l'exposé des motifs, l'Accord doit être qualifié de traité mixte au sens de l'article 167, § 4, de la Constitution et en conséquence également soumis à l'assentiment des parlements régionaux².

Par décision du 15 février 2017, la Conférence interministérielle de la Politique étrangère (ci-après: la CIPE) a donné exceptionnellement son accord pour que la seule autorité fédérale signe les accords aériens bilatéraux déjà paraphés, comme l'Accord actuellement soumis pour avis. Il ressort des explications fournies par le délégué que la décision de faire signer exclusivement l'autorité fédérale a été accordée

¹ *Doc. parl.*, Chambre, 2018-2019, n° 54-3403/1, pp. 12 à 21, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/64118.pdf>.

² *Note de bas de page n°1 de l'avis cité*: Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi ‘portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République Démocratique du Congo relatif au transport aérien, fait à Kinshasa le 2 février 2013’ (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-3039/1, pp. 13 à 19; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57108.pdf>), ainsi que l'avis n° 57.109/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi ‘portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et la République du Sénégal relatif au transport aérien, fait à Dakar le 18 janvier 2013’ (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-3017/1, pp. 13 à 17; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57109.pdf>), tous deux faisant référence à l'avis n° 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; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/52638.pdf>).

In de memorie van toelichting staat ook het volgende:

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

In artikel 3 van het voorontwerp wordt voorts voorzien in de mogelijkheid dat een voorafgaande goedkeuring wordt verleend aan de wijzigingen die met toepassing van artikel 22, lid 3, van de Overeenkomst in de bijlage bij de Overeenkomst worden aangebracht.

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

2. In advies 64.118/VR, op 25 september 2018 gegeven over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Benin betreffende het luchtvervoer, gedaan te Cotonou op 9 januari 2018’¹, heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking gemaakt:

“Zoals in de memorie van toelichting opgemerkt wordt, moet de Overeenkomst worden aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet en moet ze bijgevolg eveneens ter instemming worden voorgelegd aan de gewestparlementen.²

De Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (hierna: de ICBB) heeft er bij een beslissing van 15 februari 2017 uitzonderlijk mee ingestemd dat alleen de federale overheid de reeds geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden, zoals de Overeenkomst die thans voor advies voorligt, ondertekent. Uit de toelichting die de gemachtigde heeft verschaft, blijkt dat de beslissing inzake een exclusieve federale ondertekening

¹ *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/001, 12-21, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/64118.pdf>.

² *Voetnoot 1 van het geciteerde advies*: Zie in die zin advies 57.108/VR, op 10 maart 2015 gegeven over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013’ (*Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3039/001, 13 tot 19; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57108.pdf>), alsook advies 57.109/VR, op 10 maart 2015 gegeven 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’ (*Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3017/001, 13 tot 17; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57109.pdf>), beide met verwijzing naar advies 52.638/VR, op 22 januari 2013 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 17 juli 2013 ‘houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006’ (*Parl. St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2015/1, 44 tot 50; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/52638.pdf>).

à titre exceptionnel et qu'elle avait pour objectif de régulariser une situation existante pour un certain nombre d'accords aériens bilatéraux déjà paraphés. Il ne pourrait toutefois pas s'en déduire que la CIPE estimerait qu'il s'agit d'un traité exclusivement fédéral.

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

'Afin de liquider le passif, les membres de la CIPE se sont mis d'accord à titre exceptionnel pour que l'État fédéral signe les accords aériens bilatéraux paraphés mais pas encore signés ([c.-à-d.] selon la formule 5), pour autant que ces accords soient considérés après leur signature comme des accords mixtes. Pour les nouveaux accords aériens bilatéraux, la procédure appropriée, c.-à-d. le groupe de travail traités mixtes, sera suivie pour la détermination du caractère³.

Le rapport du Groupe de travail Traités mixtes a été approuvé par la CIPE le 25 juillet 2017.

Si l'on peut s'y rallier, la section de législation souligne néanmoins l'importance de respecter correctement et en temps utile, c'est-à-dire avant les négociations et la signature, les procédures fixées dans l'accord de coopération du 8 mars 1994 entre l'État fédéral, les Communautés et les Régions 'relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes⁴'; dans le cas contraire, une convention risque de ne pas pouvoir être ratifiée ou de ne pas pouvoir avoir d'effet dans l'ordre juridique belge".

Cette observation vaut également pour l'avant-projet de loi examiné.

CONFORMITÉ AVEC LE DROIT EUROPÉEN

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

"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".

³ Note de bas de page n°2 de l'avis cité: Le rapport du groupe de travail Traités mixtes doit toutefois encore être approuvé par la CIPE.

⁴ Note de bas de page n°3 de l'avis cité: Voir les avis précités n°s 57.108/VR et 57.109/VR du 10 mars 2015, observation n° 2. Voir également l'avis n° 57.106/VR/3 donné le 30 mars 2015 sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à la Convention du Conseil de l'Europe pour la prévention du terrorisme, faite à Varsovie le 16 mai 2005', observations n°s 4.2 à 4.4 (Doc. parl., Chambre, 2016-17, n° 54-2435/1, pp. 29 à 30; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57106.pdf>).

bij wijze van uitzondering is toegestaan en dat ze tot doel had om een bestaande toestand te regulariseren voor een bepaald aantal al gearafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden. Hieruit zou evenwel niet mogen worden afgeleid dat de ICBB van oordeel zou zijn dat het om een exclusief federaal verdrag gaat.

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

'Teneinde het passief weg te werken gingen de leden van de ICBB ten uitzonderlijke titel akkoord met de ondertekening door de Federale Staat van de gearafeerde maar nog niet ondertekende bilaterale luchtvaartakkoorden ([d.w.z.] volgens formule 5), voor zover deze akkoorden na hun ondertekening beschouwd worden als gemengde verdragen. Voor de nieuwe bilaterale luchtvaartakkoorden wordt de geëigende procedure, t.t.z. de werkgroep gemengde verdragen, gevolgd voor de bepaling van het karakter.³

Het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen is op 25 juli 2017 goedgekeurd door de ICBB.

Ofschoon hiermee kan worden ingestemd, onderstreept de afdeling Wetgeving het belang om de procedures, bepaald in het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de Federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten 'over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen',⁴ correct en tijdig te volgen, met andere woorden voorafgaand aan de onderhandelingen en de ondertekening; zo niet bestaat het risico dat een verdrag niet kan worden geratificeerd, of geen uitwerking kan hebben in de Belgische rechtsorde".

Die opmerking geldt ook voor het voorliggende voorontwerp van wet.

OVEREENSTEMMING MET HET EUROPESE RECHT

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

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

³ Voetnoot 2 van het geciteerde advies: Het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen moet wel nog door de ICBB worden goedgekeurd.

⁴ Voetnoot 3 van het geciteerde advies: Zie de reeds vermelde adviezen 57.108/VR en 57.109/VR van 10 maart 2015, opmerking 2. Zie ook advies 57.106/VR/3 van 30 maart 2015, over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met het Verdrag van de Raad van Europa ter voorkoming van terrorisme, gedaan te Warschau op 16 mei 2005', opmerkingen 4.2 tot 4.4 (Parl. St. Kamer 2016-17, nr. 54-2435/001, 29 - 30; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57106.pdf>).

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

Il revient au demandeur d'avis de vérifier que les procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 ont bien été suivies.

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

4.1. Les articles 20 et 22 de l'Accord prévoient des procédures de modification de l'Accord et de son annexe.

4.2. Pour ce qui concerne les modifications de l'Accord, l'article 22, paragraphe 2, dispose qu'elles "entrent en vigueur, à titre provisoire, à la date de leur signature et sont confirmées par voie diplomatique après accomplissement des formalités prévues".

En vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution, les traités n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment de la Chambre des représentants.

Une application à titre provisoire d'une modification de l'accord anticipe l'assentiment du Parlement et place celui-ci devant l'alternative suivante: soit ratifier l'application à titre provisoire, soit, en cas de non-ratification, mettre l'État belge dans une position délicate vis-à-vis du cosignataire de l'accord. Ceci restreint le droit du Parlement d'apprécier librement s'il peut donner ou non son assentiment.

En outre, même si l'assentiment du Parlement a pour effet de confirmer ce qui a été arrêté antérieurement, une modification de l'accord ne peut avoir d'effet en droit interne avant que cet assentiment n'ait été donné, ce qui peut être source de difficultés⁵.

Il est dès lors recommandé d'éviter à l'avenir d'inscrire dans un traité des dispositions concernant l'application provisoire de ses modifications⁶.

⁵ Ce ne sera pas le cas uniquement s'il existe déjà dans le cadre juridique existant un fondement juridique suffisant pour une application conforme au traité dans la pratique.

⁶ Voir, dans le même sens, l'avis n° 57.663/4, donné le 6 juillet 2015 sur un avant-projet devenu la loi du 24 février 2016 'portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, fait à Luxembourg le 10 juin 2013' et les avis qui y sont cités, *Doc. parl.*, Chambre, 2015-2016, n° 54-1514/1, pp. 15 à 19, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57663.pdf>.

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

De adviesaanvrager dient na te gaan of de procedures die bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn ingesteld, wel degelijk gevolgd zijn.

PROCEDURE TOT WIJZIGING VAN DE OVEREENKOMST EN PROCEDURE
TOT WIJZIGING VAN DE VLEGROUTES

4.1. De artikelen 20 en 22 van de Overeenkomst voorzien in procedures tot wijziging van de Overeenkomst en haar bijlage.

4.2. Artikel 22, lid 2, bepaalt dat de wijzigingen van de Overeenkomst "voorlopig van kracht [worden] op de datum van hun ondertekening totdat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd".

Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van de Kamer van volksvertegenwoordigers hebben verkregen.

Met een voorlopige toepassing van een wijziging van de Overeenkomst wordt vooruitgelopen op de instemming van het parlement en wordt het parlement voor de keuze gesteld om ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel, in geval van niet-bekrachtiging, de Belgische Staat in een netelige positie te plaatsen tegenover de medeondertekenaar van de Overeenkomst. Dat is een beperking van het recht van het parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

Bovendien kunnen moeilijkheden ontstaan doordat een wijziging van de Overeenkomst geen uitwerking kan hebben in het interne recht vooraleer het parlement zijn instemming heeft verleend, ook al bevestigt die instemming wat eerder tot stand is gekomen.⁵

Het verdient dan ook aanbeveling in de toekomst te vermijden dat in een verdrag bepalingen worden opgenomen betreffende de voorlopige toepassing van de wijzigingen van dat verdrag.⁶

⁵ Dat is enkel niet het geval indien het bestaande juridische kader reeds voldoende rechtsgrond biedt voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk.

⁶ Zie in dezelfde zin advies 57.663/4, op 6 juli 2015 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 februari 2016 'houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013' en de aldaar aangehaalde adviezen, *Parl.St. Kamer* 2015-16, nr. 54-1514/001, 15-19, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57663.pdf>.

4.3. En ce qui concerne les modifications apportées à l'Accord en application des articles 20, paragraphe 2, et 22, paragraphe 2, il y a lieu d'observer en outre:

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

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

— qu'à l'instar de l'Accord, elles doivent être publiées au *Moniteur belge*⁷.

4.4. Il ressort par ailleurs de l'article 22, paragraphe 3, de l'Accord que son annexe peut être modifiée par un arrangement administratif entre les autorités aéronautiques.

Cette annexe définit les routes aériennes sur lesquelles portent les droits d'exploitation fixés dans l'Accord.

L'article 22, paragraphe 3, de l'Accord ne suscite pas de problème de principe, eu égard à l'objet clairement délimité

4.3. Wat betreft de wijzigingen die met toepassing van de artikelen 20, lid 2, en 22, lid 2, in de Overeenkomst worden aangebracht, dient bovendien te worden opgemerkt:

— dat die overeenkomsten, net zoals de Overeenkomst die ze wijzigen of aanvullen, gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);

— dat bij de uitvoering ervan de procedures die bij de voormelde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, in acht moeten worden genomen;

— dat ze, net zoals de Overeenkomst, bekendgemaakt moeten worden in het *Belgisch Staatsblad*.⁷

4.4. Voorts blijkt uit artikel 22, lid 3, van de Overeenkomst dat de bijlage bij die Overeenkomst kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

Die bijlage bepaalt voor welke vliegroutes de in de Overeenkomst vastgelegde exploitatierechten gelden.

Artikel 22, lid 3, van de Overeenkomst doet geen principieel probleem rijzen, gelet op het duidelijk begrensde voorwerp

⁷ Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR précité, avec référence à l'avis n° 50.621/3 donné le 13 décembre 2011 sur un avant-projet devenu la loi du 19 juillet 2013 'portant assentiment à la Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles, et à l'Annexe, adoptées à Paris le 20 octobre 2005', *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2025/1, pp. 26 à 28, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/50621.pdf>; et l'avis n° 54.630/VR donné le 14 janvier 2014 sur un avant-projet devenu le décret du 25 avril 2014 'portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République d'Albanie sur le transport international par la route, signé à Tirana le 25 avril 2006', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2013-2014, n° 2444/1, pp. 27 à 35, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/54630.pdf>.

⁷ Zie in die zin het voornoemde advies 57.108/VR, met verwijzing naar advies 50.621/3, op 13 december 2011 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 19 juli 2013 'houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005', *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/50621.pdf>, en advies 54.630/VR, op 14 januari 2014 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 25 april 2014 'houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Albanië betreffende het internationaal wegvervoer, ondertekend in Tirana op 25 april 2006', *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2444/1, 27-35, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/54630.pdf>.

des modifications ou ajouts que cette disposition autorise⁸. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'accords internationaux modifiant l'Accord, il y a lieu de prévoir expressément dans l'avant-projet que le législateur donne son assentiment préalable aux modifications qui sont apportées à l'annexe de l'Accord, conformément à l'article 22, paragraphe 3, de celui-ci. L'article 3 de l'avant-projet satisfait à cette exigence.

Par ailleurs, l'article 22, paragraphe 3, permet d'adopter des modifications que le Parlement pourrait éventuellement désapprouver. Afin de permettre au Parlement de signaler au Roi qu'il n'approuve pas une modification déterminée, l'avant-projet pourrait être complété par une disposition prévoyant l'obligation

van de wijzigingen of aanvullingen die krachtens deze bepaling toegestaan zijn.⁸ Daar het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging van de Overeenkomst, dient in het voorontwerp evenwel uitdrukkelijk te worden bepaald dat de wetgever vooraf instemt met de wijzigingen die in de Bijlage bij de Overeenkomst aangebracht worden overeenkomstig artikel 22, lid 3, ervan. Artikel 3 van het voorontwerp voldoet aan dat vereiste.

Bovendien maakt artikel 22, lid 3, het mogelijk dat wijzigingen worden aangenomen waarmee het parlement het eventueel niet eens is. Om het parlement de mogelijkheid te bieden aan de Koning duidelijk te maken dat het niet eens is met een welbepaalde wijziging, zou het voorontwerp aangevuld kunnen

⁸ Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR précité, avec référence à l'avis nos 37.954-37.970-37.977-37.978/AG, donné le 15 février 2005 sur:

— un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 'portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe et à l'Acte final, faits à Rome, le 29 octobre 2004' (37.954/AG), *Doc. parl.*, Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1, p. 64, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37954.pdf>;

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.970/AG), *Doc. parl.*, Ass. réun. COCOM, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37970.pdf>;

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.977/AG), *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-2005, n° A-128/1, p. 25, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37977.pdf>;

— un avant-projet de loi 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.978/AG), *Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 3-1091/1, p. 539, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37978.pdf>.

⁸ Zie in die zin het voornoemde advies 57.108/VR, met verwijzing naar de adviezen 37.954-37.970-37.977-37.978/AV, gegeven op 15 februari 2005 over:

— een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 juni 2006 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004' (37.954/AV) (*Parl. St. VI. Parl. 2004-05, nr. 358/1, 64*, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37954.pdf>);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.970/AV) (*Parl. St. Ver. Verg. Gem. Gem. Comm. 2004-05, nr. B-30/1, 25*), <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37970.pdf>);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.977/AV) (*Parl. St. Br. Parl. 2004-05, nr. A-128/1, 25*; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37977.pdf>);

— een voorontwerp van wet 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.978/AV) (*Parl. St. Senaat 2004-05, nr. 3-1091/1, 539*; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37978.pdf>).

pour le Roi de notifier au Parlement, dans un délai déterminé, toute modification qu'il n'aurait pas expressément acceptée⁹.

Enfin, les observations formulées sous le point 4.3 ci-dessus valent également pour les modifications apportées à l'annexe de l'Accord en application de l'article 22, paragraphe 3.

PUBLICATION DES NORMES
VISÉES PAR L'ACCORD

5. À plusieurs reprises, l'Accord fait référence aux annexes ou à leurs modifications qui sont adoptées en vertu de l'article 90 de la Convention 'relative à l'aviation civile internationale', signée à Chicago le 7 décembre 1944 (dénommée ci-après: la Convention de Chicago), et qui, de cette manière aussi, sont rendues obligatoires.

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

Il convient de rappeler à cet égard que selon la jurisprudence constante de la Cour de cassation, à défaut d'une publication

⁹ Pour la formulation d'une telle disposition, on peut par exemple s'inspirer des articles 3 et 4 de la loi du 29 février 2016 'portant assentiment au Protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation relatif à la Convention sur la diversité biologique, et à l'annexe, faits à Nagoya le 29 octobre 2010', des articles 3 et 4 du décret de la Communauté flamande et de la Région flamande du 4 avril 2014 'portant assentiment au Protocole additionnel de Nagoya-Kuala Lumpur sur la responsabilité et la réparation relatif au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques, fait à Nagoya le 15 octobre 2010' et des articles 3 et 4 du décret de la Région flamande du 25 avril 2014 'portant assentiment à l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000, et aux prescriptions actualisées ADN 2013'. Voir dans le même sens l'avis n° 59.894/1/V donné le 26 août 2016 sur un avant-projet devenu la loi du 13 mai 2017 'portant assentiment à l'Accord de partenariat et de coopération renforcé entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République du Kazakhstan, d'autre part, fait à Astana le 21 décembre 2015', *Doc. parl.*, Chambre, 2016-2017, n° 54-2311/1 pp. 20 à 29; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/59894.pdf>; et l'avis n° 61.208/VR donné le 8 mai 2017 sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, fait au Cap le 11 octobre 2014', *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-2760/1, pp. 15 à 19, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/61208.pdf>.

worden met een bepaling die de Koning ertoe verplicht elke wijziging die het parlement niet uitdrukkelijk heeft aanvaard, binnen een bepaalde termijn aan het parlement mee te delen.⁹

Ten slotte gelden de opmerkingen die hierboven in punt 4.3 geformuleerd zijn, ook voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 22, lid 3, in de Bijlage bij de Overeenkomst worden aangebracht.

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN
WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

5. In de Overeenkomst wordt herhaaldelijk verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die worden aangenomen krachtens artikel 90 van het Verdrag 'inzake de internationale burgerlijke luchtvaart', ondertekend te Chicago op 7 december 1944 (hierna genoemd: het Verdrag van Chicago), en die op die manier ook verbindend worden gemaakt.

De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de "International Standards and Recommended Practices" (artikelen 38, 54, 1), en 90 van het Verdrag van Chicago). Deze werden niet bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat die bepalingen volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie in beginsel

⁹ Voor de formulering van een dergelijke bepaling kan inspiratie worden gezocht in bijvoorbeeld de artikelen 3 en 4 van de wet van 29 februari 2016 'houdende instemming met het Protocol van Nagoya inzake toegang tot genetische rijkdommen en de eerlijke en billijke verdeling van voordelen voortvloeiende uit hun gebruik bij het Verdrag inzake biologische diversiteit, en met de bijlage, gedaan te Nagoya op 29 oktober 2010', de artikelen 3 en 4 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest van 4 april 2014 'houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010' en de artikelen 3 en 4 van het decreet van het Vlaams Gewest van 25 april 2014 'houdende instemming met het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), opgemaakt in Genève op 26 mei 2000, en met de geactualiseerde voorschriften ADN 2013'. Zie in dezelfde zin advies 59.894/1/V, op 26 augustus 2016 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 13 mei 2017 'houdende instemming met de Versterkte partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Kazachstan, anderzijds, gedaan te Astana op 21 december 2015', *Parl. St. Kamer* 2016-17, nr. 54-2311/001, 20-29, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/59894.pdf>, en advies 61.208/VR, op 8 mei 2017 gegeven over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, gedaan te Kaapstad op 11 oktober 2014', *Parl. St. Kamer* 2017-18, nr. 54-2760/001, 15-19, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/61208.pdf>.

au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont en principe pas opposables aux particuliers¹⁰.

Ce n'est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces modifications¹¹ ou que si le législateur compétent avait prévu un régime de publication dérogatoire¹² que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est actuellement pas le cas¹³.

Il serait préférable que l'auteur de l'avant-projet examine d'une manière horizontale le problème de la publication des annexes de la Convention de Chicago afin d'élaborer, au niveau international ou du droit interne, une solution garantissant que les règles de droit concernées – le cas échéant d'une manière spécifique – peuvent être publiées ou rendues accessibles d'une manière qui satisfait aux exigences de sécurité juridique, d'égalité et d'accessibilité¹⁴.

Le greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le président,

Martine BAGUET

De griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De voorzitter,

Martine BAGUET

niet tegenstelbaar zijn aan particulieren wanneer ze niet in het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt.¹⁰

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 bekendgemaakt¹¹ of indien de bevoegde wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien,¹² wat thans niet het geval is.¹³

Het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago zou door de steller van het voorontwerp het best op een horizontale manier worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een specifieke wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid¹⁴.

¹⁰ Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, pp. 565-567, note J. VERHOEVEN.

¹¹ 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 n° 47.054/1 donné le 15 octobre 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 2 juillet 2010 'portant consentement au Traité portant révision du Traité instituant l'Union économique Benelux, conclu le 3 février 1958, au Protocole relatif aux privilèges et immunités de l'Union Benelux et à la Déclaration, signée à 's-Gravenhage le 17 juin 2008', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2009-2010, n° 324/1, p. 66, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/47054.pdf>.

¹² Voir à cet égard l'avis n° 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° 53-3381/1, pp. 12 et 13, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/47092.pdf>.

¹³ Concernant l'opposabilité d'annexes de la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J., arrêt *Heinrich*, 10 mars 2009, C-345/06, ECLI:EU:C:2009:140. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145.819, SA Heli Service Belgium.

¹⁴ Voir l'avis n° 47.054/1 donné le 15 octobre 2009, cité dans la note de bas de page 11.

¹⁰ Cass. 11 december 1953, Arr.Verbr. 1954, 252; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. Verhoeven.

¹¹ 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 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 'houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in 's Gravenhage op 17 juni 2008' (*Parl. St. VI*, Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47054.pdf>).

¹² Zie in dat verband advies 47.092/4, op 23 september 2009 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 'betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart', *Parl. St. Kamer* 2013-14, nr. 53-3381/001, 12-13, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47092.pdf>.

¹³ Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie onder meer HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*, ECLI:EU:C:2009:140. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145.819, NV Heli Service Belgium.

¹⁴ Zie advies 47.054/1 van 15 oktober 2009, aangehaald in voetnoot 11.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité et la ministre des Affaires étrangères 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 le Burkina Faso relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 juin 2018, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Sous réserve du troisième alinéa, toute modification de l'Annexe adoptée conformément à l'article 22, paragraphe 3, de l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Burkina Faso relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 5 juin 2018, sortira son plein et entier effet.

Le Roi notifie au Parlement tout projet d'accord de modification de l'Annexe.

Dans un délai de trois mois à compter de la notification par le Roi prévue au deuxième alinéa, la Chambre des représentants peut s'opposer à ce qu'une modification de l'Annexe telle que visée au premier alinéa sorte son plein et entier effet.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit en de minister van Buitenlandse Zaken 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 Burkina Faso betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 juni 2018, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

Onder voorbehoud van het derde lid, zal elke wijziging aan de Bijlage die wordt aangenomen overeenkomstig artikel 22, lid 3, van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 juni 2018, volkomen gevolg hebben.

De Koning meldt aan het Parlement elk ontwerp van overeenkomst van wijziging aan de Bijlage.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling door de Koning, vermeld in het tweede lid, kan de Kamer van volksvertegenwoordigers zich ertegen verzetten dat een wijziging van de Bijlage als vermeld in het eerste lid, volkomen gevolg zal hebben.

Donné à Bruxelles, le 7 avril 2023

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

Hadja Lahbib

Gegeven te Brussel, 7 april 2023

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja Lahbib

ACCORD
ENTRE
LE ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE BURKINA FASO
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

TABLE DES MATIERES

| | PAGE |
|---|-------------|
| PREAMBULE | 3 |
| Article 1^{er}: Définitions | 4 |
| Article 02: Octroi de droits | 6 |
| Article 03: Désignation pour l'exploitation des services | 7 |
| Article 04: Autorisation d'exploitation des services | 8 |
| Article 05: Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation des services | 9 |
| Article 06: Application des lois et règlements | 11 |
| Article 07: Certificats de navigabilité, brevets et licences | 12 |
| Article 08: Sécurité de l'aviation | 13 |
| Article 09: Sûreté de l'aviation | 15 |
| Article 10: Redevances d'usage | 17 |
| Article 11: Assistance en escale | 18 |
| Article 12: Exonération des droits de douane | 19 |
| Article 13: Principes régissant l'exploitation des services | 21 |
| Article 14: Rupture de charges et partage de code | 22 |
| Article 15: Tarifs | 23 |
| Article 16: Personnel | 24 |
| Article 17: Activités commerciales | 25 |
| Article 18: Echanges d'informations | 27 |
| Article 19: Approbation des programmes | 28 |
| Article 20: Consultations | 29 |
| Article 21: Règlements des différends | 30 |
| Article 22: Modifications | 32 |
| Article 23: Dénonciation | 33 |
| Article 24: Enregistrement | 34 |
| Article 25: Entrée en vigueur | 35 |

**ACCORD
ENTRE
LE ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE BURKINA FASO
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN**

LE ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE BURKINA FASO

DENOMMES CI-APRES PARTIES CONTRACTANTES;

DESIREUX de favoriser le développement des transports aériens entre leurs territoires respectifs et de poursuivre dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine;

DESIREUX d'appliquer à cet Accord les principes et les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 07 décembre 1944 et ses Annexes;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE PREMIER

DEFINITIONS

Pour l'application du présent Accord et de ses Annexes sauf dispositions contraires, les termes et expressions ci-dessous ont les significations suivantes:

- a) **“Convention”**: la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 07 décembre 1944, y compris toutes les Annexes adoptées selon l'article 90 de ladite Convention et tout autre amendement à cette Convention ou à ses Annexes intervenu selon les articles 90 et 94 pour autant que ces amendements et Annexes aient été adoptés par les deux Parties contractantes.
- b) **“Autorités aéronautiques”**: en ce qui concerne le Burkina Faso, le Ministère en charge de l'Aviation Civile et en ce qui concerne la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports ou dans les deux cas, toute autre personne ou organisme habilité à assumer les fonctions exercées par lesdites Autorités.
- c) **“Entreprise de transport aérien désignée”**: une entreprise de transport aérien que les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront nommément désignée comme étant l'instrument choisi pour exploiter les services aériens convenus.
- d) **“Territoire”**: a la même signification que celle qui lui a été donnée dans l'article 2 de la Convention.
- e) **“Service aérien”, “Service aérien international”, “Entreprises de transport aérien”, “Escale non commerciale”**: ont les mêmes significations que celles qui leur sont respectivement données dans l'article 96 de la Convention.
- f) **“Equipement de bord”, “Provision de bord”, “Pièces de rechange”** ont les mêmes significations que celles qui leur sont respectivement données dans l'Annexe 9 de la Convention.
- g) **“Tarifs”**: les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.
- h) **“Services convenus”**: 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 au présent Accord.
- i) **“Accord”**: le présent Accord, ses Annexes et toutes modifications à l'Accord ou à ses Annexes convenues conformément aux dispositions du présent Accord.
- j) **“Partage de code”** signifie une opération effectuée par une entreprise désignée en utilisant les lettres de code et le numéro de vol d'une autre entreprise conjointement à sa lettre de code et son numéro de vol.
- k) **“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.

- l) Les références faites dans le présent accord aux ressortissants du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de la Communauté européenne.
- m) Les références faites dans le présent accord aux entreprises de transport aérien désignées du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique.
- n) Les références faites dans le présent Accord aux ressortissants du Burkina Faso s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de l'UEMOA.
- o) Les références faites dans le présent Accord aux entreprises de transport aérien du Burkina Faso s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Burkina Faso.

ARTICLE 2

OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées respectives:
 - a) survoler son territoire sans atterrir;
 - b) faire des escales non commerciales dans son territoire;
 - c) faire des escales dans son territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées, dans l'Annexe, afin d'y embarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.
2. Rien dans la paragraphe 1 du présent article ne saurait être interprété comme conférant à une entreprise de transport aérien désigné 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

DESIGNATION POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord. Ces désignations seront confirmées par voie diplomatique.
2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer par écrit la désignation d'une entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre. Ce retrait sera confirmé par voie diplomatique.
3. Chaque Partie contractante se réserve le droit de désigner une compagnie multinationale comme son entreprise désignée conformément aux dispositions des Articles 77 et 79 de la Convention de Chicago, pour autant que cela se fasse en conformité avec les dispositions des articles 4 et 5 du présent Accord.

ARTICLE 4

AUTORISATION D'EXPLOITATION DES SERVICES

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties contractantes aux termes de l'Article 3 du présent Accord, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées, pour autant que:
 - 1.1. Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique.
 - i. L'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire belge en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire européen et;
 - ii. Un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'Etat membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'Autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
 - 1.2. Dans le cas d'une entreprise désignée par le Burkina Faso.
 - i. L'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire burkinabé en vertu du Traité instituant l'UEMOA et possède une licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'UEMOA et;
 - ii. Un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'Autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord et que les services soient assurés au moyen d'aéronefs qui sont au moins conformes aux dispositions de l'Annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre III de la Convention.

ARTICLE 5

REVOCAATION 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;

1.1. Si, dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Partie Belge:

- i. L'entreprise de transport aérien désignée n'est pas établie sur le territoire de la Belgique en vertu du traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire; ou
- ii. Le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transport aérien, ou l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.

1.2. Si, dans le cas d'une entreprise désignée par le Burkina Faso.

- i. L'entreprise de transport aérien désignée n'est pas établie sur le territoire burkinabé en vertu du Traité instituant l'UEMOA et ne possède pas une licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'UEMOA et;
- ii. Le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, 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 règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après consultations avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément à l'article 20 du présent Accord.

ARTICLE 6

APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS

- 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.

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

Cette disposition ne sera pas d'application lorsque le passager est en transit vers une destination sise dans un Etat, Partie à la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985.

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à ses propres entreprises ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

ARTICLE 7

CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

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

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

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 20 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.

ARTICLE 8

SECURITE DE L'AVIATION

1. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie Contractante. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.
2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, la première Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie Contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie Contractante à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours

ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte de la ou les compagnies aériennes d'une des Parties, en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie Contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie Contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet Article "inspection sur l'aire de trafic"), par les représentants autorisés de cette autre Partie Contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.
4. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en 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.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef, exploité par ou pour le compte d'une compagnie aérienne d'une Partie Contractante, pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3 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 4 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.
6. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante dans le cas où l'une des Parties Contractantes parvient à la conclusion à la suite, d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou de toute autre manière, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.
7. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 2 et 6 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

ARTICLE 9

SURETE DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes ne réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes conviennent d'agir en particulier conformément 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, la Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 Septembre 1971, et le Protocole pour la suppression des actes illicites de violence dans les aéroports servant l'aviation civile internationale, signée à Montréal le 24 Février 1988.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'Aviation Civile.
3. Les Parties contractantes doivent se conformer 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, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux dites Parties, elles doivent exiger des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile.
4. Les Parties contractantes dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux dites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire ou, dans le cas du Royaume de Belgique, des exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu du Traité établissant la Communauté européenne et ayant des licences d'exploitation valides conformément au droit communautaire européen.
5. Dans le cas du Burkina Faso, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu du traité instituant l'UEMOA et ayant des licences d'exploitation valides conformément à la législation de l' Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
6. En cas d'incident, ou de menace d'incident, de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes conviennent de s'entraider en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.
7. Au cas où une Partie contractante a des raisons valables de croire que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions de sécurité d'aéronef de cet Accord, les Autorités Aéronautiques d'une des Parties contractantes pourront immédiatement inviter les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante à des négociations. Dans le cas où les deux Parties n'arrivent pas à s'entendre après un délai de quinze (15) jours, après la date de déposition de cette demande, chacune des Parties contractantes a le droit de retirer, limiter ou imposer des conditions d'autorisation d'exploitation et de permissions techniques de l'une ou de plusieurs entreprises aériennes de cette Partie. En cas d'urgence, les Parties contractantes peuvent prendre une action provisoire avant l'expiration des quinze (15) jours.

ARTICLE 10

REDEVANCES D'USAGE

1. Les redevances d'usage appliquées 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 élevées que celles qui sont appliquées 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 redevances d'usage 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 redevances d'usage devraient être notifiées avec un préavis raisonnable.

ARTICLE 11

ASSISTANCE EN ESCALE

Sous réserve des lois et règlements de chaque partie contractante, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, du droit de la Communauté européenne, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante, de pratiquer l'auto assistance en escale ou, à son gré, le droit de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Dans les cas où les lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto assistance, et dans les cas où il n'existe pas de concurrence effective entre les prestataires de services d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

ARTICLE 12

EXONERATION DES DROITS DE DOUANE

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 exonérations visées par cet article seront applicables aux objets cités à son paragraphe 1:

- a. introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte de la compagnie de l'autre Partie contractante;
- b. retenus à bord de l'aéronef à l'arrivée ou au départ sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- c. mise à bord de l'aéronef de la compagnie d'une Partie contractante à partir du territoire de l'autre Partie contractante et affectés à l'exploitation des services agréés.

Si ces objets ne sont pas utilisés ou entièrement consommés, ils ne doivent pas être introduits par le propriétaire du pavillon sur le territoire de la Partie contractante garantissant l'exonération.

- 3. Les équipements normaux ainsi que le matériel et les approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des Autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites Autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration en douane.
- 4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.
- 5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties contractantes ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 13

PRINCIPES REGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES

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

- a. Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b. Aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des Etats de la région; et
- c. Aux exigences de l'exploitation de services aériens long-courriers.

ARTICLE 14

RUPTURE DE CHARGE ET PARTAGE DE CODE

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.
2. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en opérant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe, conclure des arrangements de partages de codes avec une entreprise de transport aérien quelle que soit sa nationalité, pour autant que cette entreprise de transport aérien détienne les droits trafic nécessaires sur cette route.

ARTICLE 15

TARIFS

1. Les Parties Contractantes autoriseront qu'un ou des tarifs sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe soient établis par chacune des entreprises de transport aérien désignées.
2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service et l'intérêt des usagers.
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. Les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent cependant désapprouver des tarifs qui sont déraisonnablement discriminatoires, exagérément élevés ou restrictifs en raison d'abus de position dominante, ou artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, ou qui sont susceptibles d'entraîner une situation de dumping.

ARTICLE 16

PERSONNEL

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

ARTICLE 17

ACTIVITES COMMERCIALES

1. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.
2. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.
3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante.
4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire, pendant de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante pour ses activités.
5. Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès du transporteur aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute

devise librement convertible acceptée par ce transporteur aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.

6. Sur la base de la réciprocité, le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, en conséquence, le droit d'ouvrir et de conserver sur le territoire de l'autre Partie contractante des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.
7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services autorisés sur les routes agréées, à condition que tous les transporteurs aériens parties à de tels accords disposent des autorisations adéquates et satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords, tout transporteur aérien désigné d'une Partie contractante peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes et de location:
 - i. avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties contractantes; et
 - ii. avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers.

Pour chaque billet vendu, l'acquéreur est informé au moment de la vente du transporteur aérien qui exploitera chaque tronçon du service.

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

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

ARTICLE 18

ECHANGE D'INFORMATION

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

2. Chaque Partie contractante veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aussi longtemps à l'avance que possible, toute information pertinente concernant l'exploitation des services convenus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information requise propre à prouver aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

ARTICLE 19

APPROBATION DES PROGRAMMES

1. Les horaires du ou des transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont soumis pour approbation aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.
2. Lesdits horaires sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les services réguliers, leur fréquence, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public. Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être réduit, sous réserve d'accord entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
3. Toute modification apportée aux horaires approuvés d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est soumise pour approbation aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 20

CONSULTATIONS

1. Les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent aussi souvent que cela est jugé nécessaire, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions du présent Accord. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.
2. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander à l'autre Partie contractante des consultations afin d'interpréter les dispositions du présent Accord ou de procéder à tout amendement ou toute modification des dispositions du présent Accord ou de son Annexe qu'elle estime souhaitable. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les Autorités aéronautiques et se dérouler oralement ou par correspondance. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

ARTICLE 21

REGLEMENTS DES DIFFERENDS

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les Autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.
2. Si les Autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.
3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal.

Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties contractantes qui les ont désignés. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.
5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.
6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord.

ARTICLE 22

MODIFICATIONS

1. Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions dudit accord prévaudront. Les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations conformément à l'article 19 du présent Accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent Accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.

2. Les amendements ou modifications du présent Accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions de l'article 20 entrent en vigueur, à titre provisoire, à la date de leur signature et sont confirmés par voie diplomatique après accomplissement des formalités prévues.
3. Les deux Parties contractantes conviennent que le Tableau de Routes repris à l'annexe peut être modifié par un arrangement administratif, moyennant accord entre les Autorités aéronautiques.

ARTICLE 23

DENONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. S'il n'en est pas accusé réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quinze (15) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.

ARTICLE 24

ENREGISTREMENT

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

ARTICLE 25

ENTREE EN VIGUEUR

Chaque Partie contractante notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT A Bruxelles, le 5 juin 2018, en deux originaux, chacun en langue française.

ANNEXETABLEAUX DE ROUTES

Les deux délégations ont adopté les Tableaux de routes ci-après:

I. ROUTES DU BURKINA FASO

| POINTS AU DEPART DU BURKINA FASO | POINTS INTERMEDIAIRES | POINTS EN BELGIQUE | POINTS AU- DELA |
|---|----------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| Tous points | Tous points | Tous points | Tous points |

II. ROUTES DU ROYAUME DE BELGIQUE

| POINTS AU DEPART DE LA BELGIQUE | POINTS INTERMEDIAIRES | POINTS AU BURKINA FASO | POINTS AU- DELA |
|--|----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| Tous points | Tous points | Tous points | Tous points |

VERTALING

**OVEREENKOMST
TUSSEN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
BURKINA FASO
BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER**

INHOUDSTAFEL

AANHEF

- Artikel 1 : Begripsomschrijvingen
- Artikel 02 : Verlening van rechten
- Artikel 03 : Aanwijzing voor het exploiteren van diensten
- Artikel 04 : Vergunning voor de exploitatie van de diensten
- Artikel 05 : Intrekking of opschorting van een vergunning tot exploitatie van diensten
- Artikel 06 : Toepassing van wetten en voorschriften
- Artikel 07 : Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen en vergunningen
- Artikel 08 : Veiligheid van de luchtvaart
- Artikel 09 : Beveiliging van de luchtvaart
- Artikel 10 : Gebruiksvergoedingen
- Artikel 11 : Grondafhandeling
- Artikel 12 : Vrijstelling van douanerechten
- Artikel 13 : Principes voor het exploiteren van de diensten
- Artikel 14 : Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes
- Artikel 15 : Tarieven
- Artikel 16 : Personeel
- Artikel 17 : Handelsactiviteiten
- Artikel 18 : Uitwisseling van informatie
- Artikel 19 : Goedkeuring van de programma's
- Artikel 20 : Overleg
- Artikel 21 : Regeling van geschillen
- Artikel 22 : Wijzigingen
- Artikel 23 : Beëindiging
- Artikel 24 : Registratie
- Artikel 25 : Inwerkingtreding

A A N H E F

Het Koninkrijk België en Burkina Faso

hierna Overeenkomstsluitende Partijen genoemd;

Verlangende de ontwikkeling van luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden te bevorderen en in de grootst mogelijk mate, de internationale samenwerking in deze sector voort te zetten;

Verlangende op deze Overeenkomst de principes en bepalingen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart en zijn Bijlagen dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld, toe te passen;

Zijn het volgende overeengekomen:

EERSTE ARTIKEL: BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlagen, hebben de woorden en uitdrukkingen hierna de volgende betekenis:

- a) **“Verdrag”**: het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld met alle Bijlagen die krachtens artikel 90 van dat Verdrag zijn aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens artikel 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen bekrachtigd werden;
- b) **“Luchtvaartautoriteiten”**: voor Burkina Faso, het Ministerie belast met de Burgerluchtvaart en voor België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, of in beide gevallen, iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde Autoriteiten worden vervuld;
- c) **“Aangewezen luchtvaartmaatschappij”**: een luchtvaartmaatschappij die door de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij met name is aangewezen als gekozen instrument voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten.
- d) **“Grondgebied”** heeft dezelfde betekenis die het is toegekend in artikel 2 van het Verdrag.
- e) **“Luchtdienst”, “Internationale Luchtdienst”, “Luchtvaartmaatschappij” en “Landing voor andere dan verkeersdoeleinden”** hebben onderscheidenlijk dezelfde betekenis die hen is toegekend in artikel 96 van het Verdrag.
- f) **“Boorduitrustingsstukken”, “Boordproviand” en “Reserveonderdelen”** hebben onderscheidenlijk dezelfde betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.
- g) **“Tarieven”**: 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 de commissies en andere bijkomende vergoedingen voor de uitgifte of de verkoop van vervoerbewijzen, maar met uitsluiting van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post.
- h) **“Overeengekomen diensten”**: 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) **“Overeenkomst”**: deze Overeenkomst, met haar Bijlagen en alle wijzigingen aan de Overeenkomst of de Bijlagen die krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst worden overeengekomen;
- j) **“Gedeelde vluchtcodes”** betekent een operatie waarbij een aangewezen maatschappij de lettercode en het vluchtnummer van een andere maatschappij samen met haar lettercode en vluchtnummer gebruikt;
- k) **“Verandering van vliegtuigtype”** betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan deze gebruikt op een ander deel van de route worden ingezet;
- l) De verwijzingen in deze Overeenkomst naar onderdanen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de onderdanen van de Lidstaten van de Europese Gemeenschap.
- m) De verwijzingen in deze Overeenkomst naar de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan

als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België werden aangewezen.

- n) De verwijzingen in deze Overeenkomst naar onderdanen van Burkina Faso dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de onderdanen van de Lidstaten van de UEMOA.
- o) De verwijzingen in deze Overeenkomst naar de luchtvaartmaatschappijen van Burkina Faso dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door Burkina Faso werden aangewezen.

ARTIKEL 2: VERLENING VAN RECHTEN

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

ARTIKEL 3: AANWIJZING VOOR HET EXPLOITEREN VAN DIENSTEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een of meerdere luchtvaartmaatschappijen schriftelijk aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes. Deze aanwijzingen zullen door middel van een diplomatieke nota worden bevestigd.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij schriftelijk in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen. Deze intrekking zal via diplomatieke weg worden bevestigd.
3. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen behoudt zich het recht voor om een multinationale maatschappij als zijn aangewezen luchtvaartmaatschappij aan te wijzen overeenkomstig de bepalingen van de Artikels 77 en 79 van het Verdrag van Chicago, voor zover dit gebeurt in overeenstemming met de bepalingen van artikel 4 en 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 4: VERGUNNING VOOR DE EXPLOITATIE VAN DE DIENSTEN

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een van de Overeenkomstsluitende Partij ingevolge Artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van haar wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen, de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de

overeengekomen diensten waarvoor deze luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen, voor zover:

1.1. In het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:

- i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op Belgisch grondgebied op grond van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europees Gemeenschapsrecht beschikt en ;
- ii. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant en dat de bevoegde Luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing.

1.2. In het geval van een door Burkina Faso aangewezen luchtvaartmaatschappij:

- i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van Burkina Faso overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de UEOMA en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de UEOMA beschikt en ;
- ii. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de UEOMA die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant en dat de bevoegde Luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing.

- 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 de tarieven volgens het bepaalde in artikel 15 van deze Overeenkomst worden vastgesteld en de diensten met luchtvaartuigen die ten minste conform zijn de bepalingen van de Bijlage 16, boekdeel 1, tweede deel, hoofdstuk III 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, deze in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden:

- a) indien de betrokken maatschappijen niet kunnen aantonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die Autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;
- b) indien de betrokken maatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
- c) indien de betrokken maatschappijen de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij niet naleven.

1.1. In het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:

- i. indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van België is gevestigd krachtens het Verdrag tot oprichting van de Europese

Gemeenschap of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Gemeenschapsrecht; of

- ii. indien er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant of dat de bevoegde Luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is geïdentificeerd;

1.2. In het geval van een door Burkina Faso aangewezen luchtvaartmaatschappij:

- i. indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van Burkina Faso is gevestigd overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de UEOMA en geen geldige exploitatievergunning bezit overeenkomstig de wetgeving van de UEOMA en;

- ii. indien er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de UEOMA die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant of de bevoegde Luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is geïdentificeerd.

- 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 20 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 op 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 gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

Deze bepaling zal niet van toepassing zijn wanneer de passagier op doorreis is naar een bestemming gelegen in een Staat, die Partij is bij de Overeenkomst ter uitvoering van het Akkoord van Schengen van 14 juni 1985.

- 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 en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 7: BEWIJZEN EN VERGUNNINGEN

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

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

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 20 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 8: VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangenomen veiligheidsnormen in alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan. Dit overleg heeft plaats binnen 30 dagen na dat verzoek.
2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 14 dagen of binnen een eventueel langere overeengekomen periode adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, opschorting of wijziging van de vergunningen tot exploitatie).
3. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of krachtens een huur- of bevrachtingscontract, voor rekening van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit Artikel "platforminspectie" genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.
4. Indien een platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:

- a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
- b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,

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

5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of voor rekening van een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 3 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 4 hierboven ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.
6. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie.
7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met het lid 2 en 6 hierboven wordt opgeheven zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 9: BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun wederzijdse verplichting om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, om er de beveiliging van te verzekeren integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst. Zonder het geheel van hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde 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 Montréal op 23 september 1971 en het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montréal op 24 februari 1988.
2. De Overeenkomstsluitende partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerlijke 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 burgerluchtvaart, te voorkomen.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen van het Verdrag, in zoverre dat

deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen, de exploitanten die hun hoofdzetel op hun grondgebied hebben en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdzetel voor hun exploitatie of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben of, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die op zijn grondgebied gevestigd zijn krachtens het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en die een geldige exploitatievergunning hebben in overeenstemming met het Europees Gemeenschapsrecht, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.
5. In het geval van Burkina Faso moeten de exploitanten van luchtvaartuigen die op zijn grondgebied gevestigd zijn krachtens het Verdrag tot oprichting van de UEOMA en die een geldige exploitatievergunning hebben in overeenstemming met de wetgeving van de Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.
6. Wanneer zich een geval of dreiging van 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 redelijke gronden heeft om te geloven dat de andere Overeenkomstsluitende de beveiligingsmaatregelen van deze Overeenkomst niet heeft nageleefd, kunnen de Luchtvaartautoriteiten van de eerste Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt tussen beide Overeenkomstsluitende Partijen binnen de veertien (14) dagen na het verzoek, heeft elke Overeenkomstsluitende Partij het recht exploitatievergunningen en technische vergunningen van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij in te trekken, te beperken of voorwaarden eraan te verbinden. Bij dringende noodzaak kunnen de Overeenkomstsluitende Partijen een voorlopige actie voor het verstrijken van de termijn van veertien (14) dagen ondernemen.

ARTIKEL 10: GEBRUIKSVERGOEDINGEN

1. 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 luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar Autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken, waar mogelijk via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Alle voorstellen tot wijziging van de gebruiksvergoedingen moeten binnen een redelijke termijn ter kennis worden gebracht.

ARTIKEL 11: GRONDAFHANDELING

Onder voorbehoud van de wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij, voor het Koninkrijk België daarin begrepen de wetgeving van de Europese Gemeenschap, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te doen, of zelf te kiezen tussen de concurrerende dienstverleners van grondafhandeling die de grondafhandelingsdiensten geheel of gedeeltelijk verstrekken. In geval de wetten en voorschriften het zelf afhandelen beperken of uitsluiten en in geval er geen effectieve concurrentie bestaat tussen verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet discriminerende wijze voor wat betreft de toegang tot zelfafhandeling en tot de grondafhandelingsdiensten die door één of meerdere dienstverleners worden verstrekt.

ARTIKEL 12: VRIJSTELLING VAN DOUANERECHTEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, 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:
 - a. die worden ingevoerd in het grondgebied van één Overeenkomstsluitende Partij door of voor rekening van de maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - b. die aan boord worden gehouden van het luchtvaartuig bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c. die aan boord worden genomen van het luchtvaartuig van de maatschappij van één van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere

Overeenkomstsluitende Partij en die bestemd zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

Indien deze goederen niet worden gebruikt of geheel verbruikt, mogen ze niet door de eigenaar van de vlag binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, worden binnengebracht.

3. De normale uitrustingen, het materiaal en de voorraden die zich aan boord bevinden van de luchtvaartuigen 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 dergelijk geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of bij de douane worden aangegeven.
4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.
5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken hebben gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook van zulke vrijstellingen vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij geniet, voor het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit artikel.

ARTIKEL 13: PRINCIPES VOOR HET EXPLOITEREN VAN DE DIENSTEN

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der overeenkomstsluitende Partijen rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of op een deel daarvan onderhouden, niet op onrechtmatige wijze te treffen.
3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes, en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen van eindbestemming van het verkeer.
4. Vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:
 - a. de vervoereisen naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
 - b. de vervoereisen van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met de andere vervoerdiensten ingericht door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten van dit gebied; en
 - c. de eisen welke de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.

ARTIKEL 14: VERANDERING VAN VLIEGTUIGTYPE EN GEDEELDE VLUCHTCODES

1. Voor alle gedeeltes van de respectieve routes, mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij gedurende een ononderbroken vlucht van vliegtuigtype veranderen op elk punt van de route.
2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag bij het uitvoeren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, regelingen afsluiten met betrekking tot gedeelde vluchtcodes met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit, voor zover deze luchtvaartmaatschappij de nodige verkeersrechten op deze route heeft.

ARTIKEL 15: TARIEVEN

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op één der in de Bijlage omschreven routes een tarief of tarieven vaststelt.
2. De tarieven voor vervoer voor de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en het belang van de gebruikers.
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 vijfdevrijheidsverkeersrechten 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 Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen niettemin tarieven afkeuren wanneer deze tarieven onredelijk discriminatoir, overdreven hoog of beperkend zijn wegens misbruik van machtspositie of kunstmatig laag worden gehouden door subsidies of directe of indirecte steunmaatregelen, of tot dumping kunnen leiden.

ARTIKEL 16: Personeel

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

4. In de mate waarin de nationale wetgevingen dit toestaan zien beide Overeenkomstsluitende Partijen ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

ARTIKEL 17: HANDELSACTIVITEITEN

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht op basis van wederkerigheid, kantoren voor de promotie en de verkoop van luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vestigen.
2. Op basis van wederkerigheid hebben het beheer-, exploitatie en commercieel personeel alsook alle andere gespecialiseerde personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de luchtdiensten van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij het recht op toegang en verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij geeft, op basis van wederkerigheid, aan het nodige personeel van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, toegang op haar grondgebied tot de luchthaven en tot de zones in verband met de exploitatie van de luchtvaartuigen, de bemanningen, de passagiers en de vracht van een luchtvervoerder van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
4. Elke Overeenkomstsluitende Partij kent, op basis van wederkerigheid, aan de aangewezen luchtvervoerder(s) van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht toe, bijkomend door de aangewezen luchtvervoerder(s) van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor haar (hun) activiteiten vereist personeel, op haar grondgebied binnen te brengen en te laten verblijven, gedurende korte periodes die negentig (90) dagen niet overschrijden.
5. De Overeenkomstsluitende Partijen zorgen ervoor dat de passagiers, van om het even welke nationaliteit, vliegbiljetten bij de luchtvervoerder van hun keuze kunnen kopen in de plaatselijke valuta of naar goeddunken in een door de luchtvervoerder aanvaarde vrij inwisselbare valuta. Deze beginsels gelden ook voor het vervoer van vracht.
6. Op basis van wederkerigheid heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vliegbiljetten voor het vervoer van passagiers en vracht in de plaatselijke valuta of in iedere vrij inwisselbare valuta in haar eigen kantoren of via door haar naar keuze erkende vertegenwoordigers te verkopen. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij hebben bijgevolg het recht naar keuze nominatieve bankrekeningen in de valuta van de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij of in iedere vrij inwisselbare valuta op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te openen en te behouden.
7. In het raam van de exploitatie of het aanbod van toegelaten diensten op de overeengekomen routes, op voorwaarde dat alle luchtvaartmaatschappijen, partijen bij zulke overeenkomsten, over de geschikte vergunningen beschikken en aan de normaal op deze overeenkomsten van toepassing zijnde criteria voldoen, mag elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij handelssamenwerkingsakkoorden, inzonderheid over de reservering van capaciteit, gedeelde codes en verhuring sluiten:
 - i. met een luchtvaartmaatschappij of verschillende luchtvaartmaatschappijen van de ene of andere Overeenkomstsluitende Partij; en
 - ii. met een luchtvaartmaatschappij of verschillende luchtvaartmaatschappijen van een derde land.

Voor elk verkocht biljet zal op het ogenblik van de verkoop aan de aankoper worden meegedeeld welke luchtvervoerder op elk gedeelte van de route de luchtdienst zal uitoeren.

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

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

ARTIKEL 18: UITWISSELING VAN INFORMATIE

1. De Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van kopieën van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zoveel van te voren als mogelijk, aan de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan geëist worden om ten aanzien van de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen, bezorgen.

ARTIKEL 19: GOEDKEURING VAN DE PROGRAMMA'S

1. De dienstregelingen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij zullen aan de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor goedkeuring worden voorgelegd.
2. Deze dienstregelingen worden uiterlijk dertig (30) dagen vóór het aanvangen van de exploitatie voorgelegd. Deze dienstregelingen omvatten onder meer de geregelde vluchten, hun frequentie, het type van luchtvaartuig, hun configuratie en het aantal stoelen ter beschikking van het publiek. Deze termijn van dertig (30) dagen kan, in bepaalde gevallen, worden ingekort, onder voorbehoud dat de Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen daarmee instemmen.
3. Elke wijziging van de goedgekeurde dienstregelingen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij zal aan de

Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor goedkeuring worden voorgelegd.

ARTIKEL 20: OVERLEG

1. De Luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen zo vaak als het nodig geacht is, overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren inzake alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging van de beginsels en bepalingen van deze Overeenkomst. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg van een Overeenkomstsluitende Partij.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken voor de interpretatie van de bepalingen van deze Overeenkomst of wanneer ze het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst of van haar Bijlage te wijzigen of te amenderen. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de Luchtvaartautoriteiten. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg van een Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 21: 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 rechtstreekse onderhandelingen tussen de Luchtvaartautoriteiten te regelen, overeenkomstig de bepalingen van artikel 20 van deze Overeenkomst.
2. Indien de Luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen een regeling te treffen, kan naar een oplossing voor het geschil via diplomatiek overleg worden gezocht. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg van een Overeenkomstsluitende Partij.
3. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen zoals bedoeld in het eerste en tweede lid van dit artikel, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een door overleg gekozen persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie leden. In dat geval wijst elke Overeenkomstsluitende Partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter, die geen onderdaan van een van de Overeenkomstsluitende Partijen mag zijn, wordt door de twee andere scheidsrechters gekozen en zal het scheidsgerecht voorzitten.

Elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip 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; de derde scheidsrechter wordt aangewezen binnen zestig (60) dagen die volgen op de aanwijzing van de eerste twee scheidsrechters. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter aan te wijzen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsrechter of naargelang het geval, meerdere scheidsrechters te benoemen.

4. Het scheidsgerecht legt in alle vrijheid zijn procedureregels vast. De kosten van de nationale scheidsrechters zijn ten laste van de Overeenkomstsluitende Partijen die ze hebben aangewezen. Alle andere kosten van het scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

5. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing na te komen.
6. Als één der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft een beslissing die krachtens het derde lid van dit artikel tot stand is gekomen na te leven en zo lang ze daarin volhardt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij elk recht of voorrecht dat krachtens deze Overeenkomst werd verleend, beperken, weigeren of opheffen.

ARTIKEL 22: WIJZIGINGEN

1. Indien na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, een algemeen multilateraal verdrag betreffende dezelfde materies beide Overeenkomstsluitende Partijen bindt, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen overleg plegen overeenkomstig artikel 19 van deze Overeenkomst teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van dit multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst en te oordelen of deze Overeenkomst moet worden gewijzigd om met dit multilaterale verdrag rekening te houden.
2. Krachtens de bepalingen van artikel 20 worden de door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen amendementen of wijzigingen van deze Overeenkomst voorlopig van kracht op de datum van hun ondertekening totdat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.
3. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de Routetabel in de Bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling, met het akkoord van de Luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 23: BEËINDIGING

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde schriftelijk en via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Overeenkomst eindigt twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming vóór 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 24: REGISTRATIE

Deze Overeenkomst wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

ARTIKEL 25: INWERKINGTREDING

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen geeft de andere partij kennis dat voldaan is aan de wat haar betreft vereiste grondwettelijke procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, die in werking treedt de eerste dag van de tweede maand die volgt op de ontvangst van de tweede kennisgeving.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, onderhavige Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel, op 5 juni 2018, in twee originele exemplaren, in de Franse taal.

VERTALINGBIJLAGEROUTETABELLEN

Beide delegaties hebben de volgende Routetabellen goedgekeurd.

I. ROUTES VAN BURKINA FASO

| PUNTEN VANAF BURKINA FASO | TUSSENLIIGENDE PUNTEN | PUNTEN IN BELGIË | VERDER GELEGEN PUNTEN |
|---------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|
| Alle punten | Alle punten | Alle punten | Alle punten |

II. ROUTES VAN HET KONINKRIJK BELGIË

| PUNTEN VANAF BELGIË | TUSSENLIIGENDE PUNTEN | PUNTEN IN BURKINA FASO | VERDER GELEGEN PUNTEN |
|---------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|
| Alle punten | Alle punten | Alle punten | Alle punten |