

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 april 2018

WETSONTWERP

**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**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	5
Voorontwerp	12
Advies van de Raad van State	13
Wetsontwerp	20
Overeenkomst	22

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 avril 2018

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**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	5
Avant-projet	12
Avis du Conseil d'État	13
Projet de loi	20
Accord	50

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

8350

De regering heeft dit wetsontwerp op 16 april 2018 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 16 avril 2018.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 4 mei 2018 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 4 mai 2018.

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

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

De overeenkomst inspireert zich op het Verdrag van Chicago van 1944 en vooral op de aanbevelingen en normen van de ICAO (International Civil Aviation Organization). De overeenkomst houdt rekening met de arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de open sky-rechtszaken, die de lidstaten nu verplichten hun bilaterale overeenkomsten aan het communautair recht aan te passen.

Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 10 september 1965 waarvan meerdere clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met het communautair recht niet overeenstemden, hetzij gewoon aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden.

De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de overeenkomst sluitende partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Een reeks artikels regelt, met inachtneming van de wetten en reglementen van de overeenkomstsluitende partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtvaartverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.

Deze artikels betreffen:

— voor de overeenkomstsluitende partijen: de verwijzing naar de wetten en voorschriften; de bewijzen en vergunningen; de samenwerking inzake beveiliging; de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen; de grondafhandeling; de douanerechten en accijnzen; de specifieke aspecten eigen aan elke overeenkomst, namelijk: het overleg, de informatie-uitwisseling, de regeling van geschillen, de wijziging en de beëindiging van de overeenkomst;

— voor en ten voordele van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen: de verlening van verkeersrechten; de aanwijzing waarbij België verplicht rekening moet houden met het Europese begrip van

RÉSUMÉ

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

L'accord s'inspire largement de la Convention de Chicago de 1944 ainsi que, et surtout, des recommandations et normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale). Il tient également compte des arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), dits "Ciel ouvert", imposant aux États membres la mise en conformité de leurs accords bilatéraux avec le droit communautaire.

Il remplace l'accord aérien bilatéral du 10 septembre 1965 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes.

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

Il s'agit:

— pour les parties contractantes: les références aux lois et règlements; les certificats, brevets et licences; la collaboration en matière de sûreté; les exigences en matière de sécurité des aéronefs; l'assistance en escale; les droits de douane et accises; les aspects spécifiques à chaque accord à savoir: la consultation, l'échange d'information, les procédures de règlement des différends, la modification et dénonciation de l'accord;

— pour et au profit des compagnies aériennes désignées: l'octroi des droits de trafic; la désignation qui, pour la Belgique, doit obligatoirement tenir compte de la notion européenne de transporteur communautaire

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 voor de luchthavenvoorzieningen, de tarieven, de verkoop, de inkomsten en de vertegenwoordiging van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij.

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

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

rappelée par les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE); l'autorisation, révocation ou suspension d'exploitation ainsi que tous les aspects qui y sont attachés; les droits d'utilisation des installations aéroportuaires, les tarifs, les ventes et recettes ainsi que la représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

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

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het Koninkrijk België en de Democratische Republiek Congo hebben op 2 februari 2013 een nieuwe Overeenkomst betreffende het luchtvervoer ondertekend. Deze Overeenkomst wordt nu ter instemming voorgelegd aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Context en normatief kader van de bilaterale Luchtvaartovereenkomsten

Ondanks zijn symboolwaarde van vrijheid en oneindigheid is het luchtruim niet zo vrij als we het ons voorstellen. Op juridisch vlak blijft het “luchtruim” het domein van de staten. Artikel 1 van het Verdrag van Chicago (7 december 1944), de hoeksteen van de gehele organisatie van de wereldwijde burgerluchtvaart, bepaalt dat “elke Staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over de luchtruimte boven zijn grondgebied.”

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

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

De arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de open sky-rechtszaken hebben bepaalde bepalingen van deze bilaterale Luchtvaartovereenkomsten aan de kaak gesteld (omdat ze met het communautair recht niet overeenstemden) en hebben aanleiding gegeven tot de ontwikkeling van een extern beleid van de Europese Unie op het vlak van de burgerluchtvaart. De lidstaten moeten dus rekening houden met deze nieuwe dimensie bij de ondertekening van nieuwe bilaterale overeenkomsten of moeten over de bestaande overeenkomsten opnieuw onderhandelen.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Royaume de Belgique et la République Démocratique du Congo ont signé, le 2 février 2013, un nouvel Accord relatif au transport aérien. Il est soumis aujourd'hui à l'assentiment de la Chambre des représentants en vue de sa ratification.

Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

Symbole de liberté, d'infini, les cieux ne sont pas l'univers sans entraves que l'on imagine. Sur le plan juridique, “l'espace aérien” reste le domaine des États. L'article 1^{er} de la Convention de Chicago (7 décembre 1944), clef de voûte de toute l'organisation de l'aviation civile mondiale, dispose que “chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire”.

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

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

Les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), dits “Ciel ouvert”, ont toutefois remis en cause certaines dispositions de ces accords aériens bilatéraux (celles qui se sont révélées non compatibles avec le droit communautaire) et fait émerger la mise en place d'une politique extérieure de l'aviation de l'Union européenne. Depuis lors, tous les accords aériens bilatéraux renégociés ou conclus par les États membres doivent tenir compte de cette dimension nouvelle.

De bilaterale Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Democratische Republiek Congo

De bilaterale Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Democratische Republiek Congo die op 2 februari 2013 ondertekend werd, maakt deel uit van deze nieuwe reeks van luchtvaartovereenkomsten.

Deze Overeenkomst werd gesloten en geparafeerd naar aanleiding van de overlegvergaderingen die op 7 en 8 december 2012 te Kinshasa tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen werden gehouden.

Deze Overeenkomst vervangt de bilaterale Luchtvaartovereenkomst van 10 september 1965 waarvan meerdere clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met het communautair recht niet overeenstemden, hetzij gewoon aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden.

De Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit heeft de Overeenkomst voor rekening van België op 2 februari 2013 ondertekend. Krachtens artikel 167 van de Grondwet wordt de instemming van de Kamer nu gevraagd.

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

Deze artikels betreffen:

— 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 waarbij België verplicht rekening moet houden met het Europese begrip van communautair luchtvaartmaatschappij zoals bedoeld in de arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen; de vergunning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn; de gebruiksvergoedingen (luchthaven en luchtvaartvoorzieningen); de

L'Accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République Démocratique du Congo

L'Accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République Démocratique du Congo, signé le 2 février 2013, fait partie de cette nouvelle lignée d'accords aériens.

Il a été conclu et paraphé, à la suite de Consultations Aéronautiques qui se sont tenues à Kinshasa, les 7 et 8 décembre 2012 entre les autorités aéronautiques des deux pays (le SPF Mobilité & Transport pour la Belgique).

Il remplace l' Accord aérien bilatéral du 10 septembre 1965 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéroportuaire ou des besoins des parties prenantes.

Il a été signé le 2 février 2013 par le Secrétaire d'État à l'Environnement, l'Energie et la Mobilité pour le compte de la Belgique et est, en application de l'article 167 de la Constitution, aujourd'hui présenté à l'assentiment de la Chambre.

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

Il s'agit:

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

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

— de volgende aspecten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen: de verlening van verkeersrechten; de grondaafhandeling, de capaciteit en de goedkeuring van de exploitatieprogramma's, de tarieven, de verkoop, de inkomsten en de vertegenwoordiging van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, de verandering van vliegtuigtype en de codesharingregelingen.

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

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

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

Er wordt rekening gehouden met de belangen van de Gewesten door geen onderscheid te maken tussen de Belgische luchthavens, in termen van toegang en bediening. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen maken zelf hun keuze.

De inhoud van de Overeenkomst

Het bepalend gedeelte stelt dat beide landen partijen zijn bij het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de Internationale Burgerluchtvaart en dat ze verlangen een nieuwe overeenkomst te sluiten, ter vervanging van de Overeenkomst van 10 september 1965. De Overeenkomst telt 24 artikels en een bijlage "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van de Overeenkomst.

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

Artikel 2 bepaalt de toegekende rechten: het recht om over het grondgebied te vliegen, het recht om passagiers op te nemen of af te zetten, het recht om te landen voor andere dan verkeersdoeleinden. Cabotage wordt niet-temin uitdrukkelijk uitgesloten.

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

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

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 nouvel accord remplaçant celui signé le 10 septembre 1965. Il est suivi de 25 articles et d'une Annexe dénommée "Tableau des Routes" faisant partie intégrante de celui-ci.

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

L'article 4 explicite la manière de désigner une entreprise de transport aérien et les conditions auxquelles elle doit répondre. Cet article tient compte des prescrits européens interdisant, pour les États membres, de limiter la désignation uniquement à des entreprises de transport aérien nationales. L'aspect communautaire et en particulier la notion de “droit d'établissement” est mis en évidence. La Belgique est ainsi autorisée dans cet Accord, en conformité avec ses obligations européennes, à désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien communautaires dès lors que ces dernières sont établies en Belgique. Le Congo fait, de son côté, uniquement référence au droit applicable en République Démocratique du Congo pour la désignation de ses entreprises de transport aérien.

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

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

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

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.

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.

de wetten, reglementen en internationale verdragen voor de vrijwaring van de veiligheid van de passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en diensten.

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

Artikel 11 kent aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht toe, op het grondgebied van de andere partij, haar eigen grondaafhandeling te doen, of zelf te kiezen tussen de concurrerende erkende dienstverleners van grondaafhandeling. In ieder geval wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op niet-discriminerende wijze behandeld ten opzichte van de andere internationale luchtvaartmaatschappijen.

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

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

Artikel 14 bepaalt dat de exploitatieprogramma's uiterlijk dertig (30) dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende partijen moeten worden voorgelegd.

Artikel 15 stelt dat van vliegtuigtype mag veranderd worden op alle gedeeltes van de routes en dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen codesharing-regelingen kunnen afsluiten, voor zover ze over de nodige verkeersrechten op die routes beschikken. Deze codesharing-regelingen moeten ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten worden voorgelegd.

Artikel 16 staat toe dat tarieven vrij worden vastgesteld. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag vrij haar tarieven vastleggen op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met bepaalde factoren. Deze tarieven moeten minstens 30 dagen voor hun inwerking-treding aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten

Les législations, règlements et diverses conventions internationales visant à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne sont rappelées.

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

L'article 11 permet la pratique de l'auto-assistance sur le territoire de l'autre Partie ou le choix de sous-traiter ces services à l'une des entreprises autorisées à offrir ces services de manière concurrente. Dans tous les cas, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de manière non discriminatoire par rapport aux autres transporteurs aériens internationaux.

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

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

L'article 14 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.

L'article 15 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 qu'elles détiennent les droits de trafic nécessaires sur cette route. Ces accords de partage de code sont soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques.

L'article 16 autorise la libre fixation des tarifs. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut librement établir ses tarifs, sous réserve et compte-tenu de certains éléments d'appréciation, que cela soit fait à des taux raisonnables. Ces tarifs sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques au moins 30 jours avant leur

worden voorgelegd. De voorwaarden en de bepalingen bij afkeuring van de tarieven worden gedetailleerd.

Artikel 17 staat toe dat geëxpatrieerd 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 of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft om zodanige diensten te verrichten.

Artikel 18 verleent het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende partij te verkopen. Ze hebben ook het recht het verschil tussen ontvangsten en uitgaven over te maken. De vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of baten wordt geregeld door de bilaterale fiscale overeenkomsten die tussen beide landen van kracht zijn.

Artikel 19 waarborgt de uitwisseling van informatie tussen de Overeenkomstsluitende partijen (vergunningen, bewijzen, programma's, capaciteit, enz.).

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

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

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

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

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

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.

De bijlage ("Routetabel") bepaalt de punten (luchthavens) waaruit, via en waarnaar (in het Overeenkomstsluitende land of verder) elke aangewezen luchtvaartmaatschappij luchtdiensten overeenkomstig de voorwaarden die in de Overeenkomst werden vastgelegd, kunnen uitvoeren. Deze bijlage staat in

entree in vigueur. Les conditions et modalités d'une éventuelle désapprobation de ces tarifs sont détaillées.

L'article 17 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.

L'article 18 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. L'exemption de taxes et impôts sur les revenus et profits est soumise aux conventions fiscales bilatérales entre les deux pays.

L'article 19 veille à assurer l'information mutuelle entre Parties contractantes (autorisations, certificats, programmes, capacité, etc.).

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

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

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

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

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

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.

L'Annexe ("Tableau des routes") détermine les points (aéroports) au départ, via ou vers lesquelles (dans le pays contractant ou au-delà) chaque entreprise de transport aérien désignée pourra assurer des services aériens aux conditions fixées dans l' Accord. En l'occurrence, cette Annexe autorise l'exploitation de services

casu toe dat luchtdiensten vanuit en naar eender welke Belgische luchthaven door beide partijen kunnen worden geëxploiteerd, maar enkel naar Kinshasa wat betreft de Belgische partij. Een Memorandum van Understanding moet de tussenliggende punten en verder gelegen punten vastleggen

Op 10 maart 2015 heeft de Raad van State zijn advies gegeven (nr. 57.108/VR).

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

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

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

aériens au départ et vers tout aéroport belge pour les deux Parties, mais seulement vers Kinshasa pour la partie belge. Les points intermédiaires et au-delà de la route sont à définir dans un Mémoire d'Entente.

En date du 10 mars 2015 le Conseil d'État a donné son avis (n° 57.108/VR).

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

Par analogie avec les procédures d'assentiment des accords signés avec la Guinée et l'Algérie un troisième article a été ajouté au projet de loi relatif à l'assentiment aux modifications futures à l'Annexe de l'Accord

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013, zal volkomen gevolg hebben.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le 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

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République Démocratique du Congo relatif au transport aérien, fait à Kinshasa le 2 février 2013, sortira son plein et entier effet.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 57.108/VR VAN 10 MAART 2015**

Op 11 februari 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot vijfenveertig dagen⁽¹⁾, een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet "houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013".

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

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

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

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

*

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

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 57.108/VR DU 10 MARS 2015**

Le 11 février 2015, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé à quarante-cinq jours⁽¹⁾, sur un avant-projet de loi "portant assentiment à l'Accord entre le 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".

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

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

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

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

*

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

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het voorliggende voorontwerp strekt ertoe instemming te verlenen met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo “betreffende het luchtvervoer”, opge maakt te Kinshasa op 2 februari 2013 (hierna te noemen: de Overeenkomst).

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

“de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 10 september 1965 waarvan meerdere clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met het communautair recht niet overeenstemden, hetzij gewoon aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden”¹.

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

“De bepalingen van deze Overeenkomst zijn van toepassing op de Overeenkomstsluitende partijen en hun aange wezen luchtvaartmaatschappijen. Een reeks artikels regelt, met inachtneming van de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtvaartverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde “Routetabel”, die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.”.

Bevoegdheid van de steller van het voorontwerp

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

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

¹ Wat de evolutie van het communautair recht betreft, dient in de eerste plaats verwezen te worden naar de beginselen die voortvloeien uit de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie in zijn “open sky” arresten van 5 november 2002, waaronder het arrest waarbij België veroordeeld wordt (zaak C-471/98).

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

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

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

“remplace l'Accord aérien bilatéral du 10 septembre 1965 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéroportuaire ou des besoins des parties prenantes”¹.

Toujours selon l'exposé des motifs,

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

Compétence de l'auteur de l'avant-projet

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

D'autres questions relèvent toutefois des compétences des régions, principalement en matière d'équipement et d'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National (article 6, § 1^{er}, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980). Les questions traitées par les articles 4, paragraphe 2 (nuisances sonores), 10 (redevances d'usage), et 11 (assistance en escale) relèvent notamment – au moins partiellement – de la compétence des régions.

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

Doordat de Overeenkomst aan de onderdanen van de Democratische Republiek Congo economische rechten en vrijheden wil toekennen inzake luchtvervoerdiensten, is de toepassing ervan, inzonderheid van de artikelen 2, 17 en 18 ervan in de eerste plaats een zaak voor de overheden die bevoegd zijn voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de regionale luchthavens.

De overeenkomst moet dan ook worden aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet en moet ter instemming worden voorgelegd aan de gewestparlementen².

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

Overeenstemming met het Europees recht

3. In de tweede overweging van verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 “inzake 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”.

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

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

Procedure tot wijziging van de vliegroutes

4.1. De vliegroutes waarop de in de overeenkomst bepaalde exploitatierechten betrekking hebben, worden gedefinieerd in de bijlage bij deze Overeenkomst. Artikel 22, lid 4, van de overeenkomst bepaalt dat die bijlage, na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten, gewijzigd kan worden.

De tabellen 1 en 2 in de bijlage geven bovendien aan dat de tussenliggende punten op deze vliegroutes en de verder

² Zie in dat verband inzonderheid advies 52.638/VR, gegeven op 22 januari 2013, over een voorontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot de wet van 17 juli 2013 “houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006” (*Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2015/1, pp. 44-50).

En ce qu'il vise à reconnaître aux ressortissants de la République Démocratique du Congo des droits et libertés économiques en matière de services de transport aérien, notamment en ses articles 2, 17 et 18, l'Accord concerne au premier chef, pour son application, les autorités responsables de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et des aéroports régionaux.

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

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

Conformité au droit européen

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

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

Le règlement (CE) n° 847/2004 a mis en place des procédures de coopération entre la Commission européenne et les États membres permettant de respecter ce partage de compétence lors de la négociation et de la conclusion d'accords bilatéraux de transports aériens avec des pays tiers.

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

Procédure de modification des routes aériennes

4.1. Les routes aériennes sur lesquelles portent les droits d'exploitation prévus par l'Accord sont définies dans l'annexe de ce dernier. L'article 22, paragraphe 4, de l'Accord dispose que cette annexe peut être modifiée à l'occasion des consultations entre les Autorités aéronautiques.

Les tableaux 1 et 2 figurant dans l'annexe mentionnent, en outre, que les points intermédiaires et les points au-delà

² En ce sens, voir notamment l'avis 52.638/VR, donné le 22 janvier 2013, sur un avant-projet devenu la loi du 17 juillet 2013 “portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006” (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2015/1, pp. 44 à 50).

gelegen punten “[i]n het memorandum of understanding te bepalen” zijn.

4.2. Daarover om uitleg gevraagd, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“Les transporteurs aériens ont besoin de flexibilité opérationnelle (mémoire d’entente) tout en se basant sur un cadre juridique solide (l’accord aérien proprement dit). Le Mémoire d’Entente est un document conclu et signé uniquement entre les Autorités participants à ces négociations (en l’occurrence les Autorités Aéronautiques dès lors qu’il s’agit de discussions portant sur des matières relevant de ces Administrations). Il précise certaines conditions opérationnelles qui ne peuvent être figées indéfiniment dans l’accord proprement dit, telles que le nombre de vols pouvant être opérés ou les points de la route. Ce Mémoire d’Entente peut être revu à l’occasion de toute nouvelle Consultation Aéronautique.

L’accord aérien représente, quant à lui, la stabilité juridique qui sera fixée pour des années à travers des procédures de ratification.

Concernant les points de la route, la Belgique a toujours offert aux parties tierces de pouvoir opérer sur n’importe quel point en Belgique et en général via n’importe quel point intermédiaire ou au-delà. Cela fait partie de sa politique et se retrouve dans son texte standard. Mais cette opportunité n’existe pas dans tous les pays. Ainsi le Congo refuse (pour le moment) que le ou les transporteurs belges exploitent des destinations intérieures (telles que Lubumbashi). (..) Dans ces circonstances, il vaut donc mieux que les négociateurs ne figent pas pour l’éternité des exclusions dans l’annexe de l’Accord (tableau des routes) qui fait partie intégrante de celui-ci. La formule utilisée (par tous les négociateurs, partout dans le monde) est donc celle utilisée, ou une variante encore plus standard telle que: “à déterminer ultérieurement”. En fonction de l’évolution des situations politiques, du degré de libéralisation de la politique aéronautique d’un pays ou encore plus simplement du degré d’ouverture des fonctionnaires en charge de ces matières, des opportunités nouvelles peuvent se présenter au fil des saisons. Et surtout, rien n’est définitivement exclu. Ceci dit, la Belgique essaie toujours d’obtenir la formulation la plus libérale possible pour ses transporteurs dans le “Tableau des routes”, à savoir: “tous points” ou, à défaut, essaie de nommer les aéroports (dans le pays concerné ou sur les routes) qui l’intéresse.

L’accord aérien Belgique-Congo dispose dans ses Art. 20 et 22 que des Consultations peuvent se tenir à tout moment pour assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l’application de l’accord”.

4.3. Of het nu gaat om de procedure tot wijziging van de bijlage waarin artikel 22, lid 4, van de Overeenkomst voorziet, of om de totstandkoming van een memorandum of understanding tot aanvulling van de bijlage zonder dat er een directe wijziging betreffende de tussenliggende en de verder gelegen punten in aangebracht wordt, dient erop te worden gewezen:

— dat het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging of aanvulling van de Overeenkomst, waarvoor in het

de ces routes aériennes sont “[à] déterminer dans le mémoire d’entente”.

4.2. Interrogé à ce propos, le délégué du ministre a répondu:

“Les transporteurs aériens ont besoin de flexibilité opérationnelle (mémoire d’entente) tout en se basant sur un cadre juridique solide (l’accord aérien proprement dit). Le Mémoire d’Entente est un document conclu et signé uniquement entre les Autorités participants à ces négociations (en l’occurrence les Autorités Aéronautiques dès lors qu’il s’agit de discussions portant sur des matières relevant de ces Administrations). Il précise certaines conditions opérationnelles qui ne peuvent être figées indéfiniment dans l’accord proprement dit, telles que le nombre de vols pouvant être opérés ou les points de la route. Ce Mémoire d’Entente peut être revu à l’occasion de toute nouvelle Consultation Aéronautique.

L’accord aérien représente, quant à lui, la stabilité juridique qui sera fixée pour des années à travers des procédures de ratification.

Concernant les points de la route, la Belgique a toujours offert aux parties tierces de pouvoir opérer sur n’importe quel point en Belgique et en général via n’importe quel point intermédiaire ou au-delà. Cela fait partie de sa politique et se retrouve dans son texte standard. Mais cette opportunité n’existe pas dans tous les pays. Ainsi le Congo refuse (pour le moment) que le ou les transporteurs belges exploitent des destinations intérieures (telles que Lubumbashi). (..) Dans ces circonstances, il vaut donc mieux que les négociateurs ne figent pas pour l’éternité des exclusions dans l’annexe de l’Accord (tableau des routes) qui fait partie intégrante de celui-ci. La formule utilisée (par tous les négociateurs, partout dans le monde) est donc celle utilisée, ou une variante encore plus standard telle que: “à déterminer ultérieurement”. En fonction de l’évolution des situations politiques, du degré de libéralisation de la politique aéronautique d’un pays ou encore plus simplement du degré d’ouverture des fonctionnaires en charge de ces matières, des opportunités nouvelles peuvent se présenter au fil des saisons. Et surtout, rien n’est définitivement exclu. Ceci dit, la Belgique essaie toujours d’obtenir la formulation la plus libérale possible pour ses transporteurs dans le “tableau des routes”, à savoir: “tous points” ou, à défaut, essaie de nommer les aéroports (dans le pays concerné ou sur les routes) qui l’intéresse.

L’accord aérien Belgique-Congo dispose dans ses Art 20 et 22 que des Consultations peuvent se tenir à tout moment pour assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l’application de l’accord”.

4.3. Qu’il s’agisse de la procédure de modification de l’annexe prévue par l’article 22, paragraphe 4, de l’Accord ou de la conclusion d’un mémoire d’entente complétant l’annexe sans y apporter de modification directe pour ce qui concerne les points intermédiaires et les points au-delà, il convient de relever:

— qu’il s’agit d’accords internationaux modifiant ou complétant l’Accord, et pour lesquels il est donc nécessaire de

voorontwerp dus uitdrukkelijk bepaald moet worden of de wetgever er vooraf mee instemt, welke bepaling in dit geval geen principieel probleem doet rijzen, gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van deze wijzigingen of aanvullingen³;

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

— dat ze de procedures die bij de voormelde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten naleven;

— dat ze, net zoals de overeenkomst, bekendgemaakt moeten worden in het *Belgisch Staatsblad*⁴.

Bekendmaking van de normen waarnaar de overeenkomst verwijst

5. In de Overeenkomst wordt herhaaldelijk verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die krachtens artikel 90 van het Verdrag “inzake de internationale burgerlijke luchtvaart”, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 (hierna genoemd: het Verdrag van Chicago), worden aangenomen, en die aldus ook op die manier verbindend worden gemaakt (zie o.m. de artikelen 1, a) en i), 4, § 2, 7, § 1, 8, § 2 en § 4, en 9, § 4).

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

prévoir expressément dans l’avant-projet si le législateur y porte assentiment de manière anticipée, prescription qui dans le cas présent ne soulève pas de problème de principe eu égard à l’objet clairement délimité de ces modifications ou compléments³;

— que ceux-ci présentent, tout comme l’Accord qu’ils modifient ou complètent, un caractère mixte Autorité fédérale/Régions;

— qu’ils doivent respecter les procédures prévues par le règlement (CE) n° 847/2004 précité;

— qu’ils doivent tout comme l’Accord faire l’objet d’une publication au *Moniteur belge*⁴.

Publication des normes auxquelles l’accord se réfère

5. L’Accord fait plusieurs fois référence aux annexes ou aux modifications apportées à celles-ci, adoptées en vertu de l’article 90 de la Convention “relative à l’aviation civile internationale”, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée: la Convention de Chicago), et qui sont donc ainsi rendues également obligatoires (voir notamment les articles 1^{er}, a) et i), 4, § 2, 7, § 1^{er}, 8, § 2 et § 4, et 9, § 4).

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

³ Zie advies 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, p. 64*);

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

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

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

⁴ Zie advies 50.621/3, gegeven op 13 december 2011 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juli 2013 “houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005” (*Parl. St. Senaat 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28*); advies 54.630/VR, gegeven op 14 januari 2014 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 25 april 2014 “houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Albanië betreffende het internationaal wegvervoer, ondertekend in Tirana op 25 april 2006” (*Parl. St. VI. Parl. 2013-14, nr. 2444/1, pp. 27-35*).

³ Voir l’avis 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*);

— 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. Commission communautaire commune, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25*);

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

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

⁴ Voir l’avis 50.621/3, donné le 13 décembre 2011, sur un avant-projet devenu la loi du 19 juillet 2013 “portant assentiment à la Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles, et à l’Annexe, adoptées à Paris le 20 octobre 2005” (*Doc. parl., Sénat, 2012-2013, n° 5-2025/1, pp. 26-28*); l’avis 54.630/VR, donné le 14 janvier 2014, sur un avant-projet devenu le décret du 25 avril 2014 “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., 2013-2014, nr. 2444/1, pp. 27-35*).

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

Hierbij dient te worden herhaald dat volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, deze bepalingen niet tegenstelbaar zijn aan particulieren⁵.

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 bekendgemaakt⁶ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien⁷, wat thans niet het geval is⁸.

Het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago zou het best door de auteur van het voorontwerp op een horizontale manier worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een geëigende wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid⁹.

Opschrift van de overeenkomst

6. Het verdrag waarmee instemming verleend wordt, is luidens het opschrift ervan een “[o]vereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer”, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013.

Hoewel het een verplichting is het opschrift van het verdrag letterlijk over te nemen in het opschrift en in artikel 2 van het ontwerp, wordt de gelegenheid te baat genomen om te

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

À cet égard, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante de la Cour de cassation, à défaut de publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont pas opposables aux particuliers⁵.

Ce n’est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces amendements⁶ ou si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire⁷, ce qui n’est pour l’heure pas le cas⁸, que l’absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d’objection.

Il vaudrait mieux que l’auteur de l’avant-projet examine le problème de la publication des annexes de la Convention de Chicago d’une manière horizontale afin d’élaborer, sur le plan du droit international ou du droit interne, une solution garantissant que les normes concernées puissent être publiées ou rendues accessibles – le cas échéant d’une manière appropriée – en tenant compte des exigences de sécurité juridique, d’égalité et d’accessibilité⁹.

Intitulé de l’accord

6. Selon son intitulé, le traité auquel il est porté assentiment est un “[a]ccord 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.

Quoiqu’il faille impérativement reproduire littéralement l’intitulé du traité dans l’intitulé et à l’article 2 du projet, l’occasion est mise à profit pour souligner que si ce sont, certes,

⁵ Cass., 11 décembre 1953, Pas., 1954, I, p. 298; Cass., 19 mars 1981, J.T., 1982, pp. 565 à 567, note J. Verhoeven.

⁶ Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen, kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht door hun bekendmaking in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. Haubert en C. Debroux, “L’application du droit international par le juge administratif”, APT 1998, p. 95). Zie evenwel advies 47.051/1, gegeven op 15 oktober 2009, over een voorontwerp dat verleiding gegeven heeft tot het decreet van 2 juli 2010 “houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in ‘s-Gravenhage op 17 juni 2008” (Parl.St. VI.Parl., 2009-10, nr. 324/1, p. 66).

⁷ Zie in dat verband advies 47.092/4, gegeven op 23 september 2009, over een voorontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot de wet van 24 april 2014 “betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart” (Parl.St. Kamer 2013-14, nr. 53-3381/001, pp. 12-13).

⁸ Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, Heinrich. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145 819, n.v. Heli Service Belgium.

⁹ Zie adv. nr. 47.054/1 van 15 oktober 2009, vermeld in voetnoot 6.

⁵ Cass., 11 décembre 1953, Pas., 1954, I, p. 298; Cass., 19 mars 1981, J.T., 1982, pp. 565 à 567, note J. Verhoeven.

⁶ 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 journal officiel édité par ces institutions, par l’effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. Haubert et C. Debroux, “L’application du droit international par le juge administratif”, A.P.T., 1998, p. 95). Voir toutefois l’avis 47.054/1, donné le 15 octobre 2009, sur un avant-projet devenu le décret du 2 juillet 2010 “houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in ‘s-Gravenhage op 17 juni 2008” (Doc. parl., Parl. fl., 2009-2010, n° 324/1, p. 66).

⁷ Voir à ce propos l’avis 47.092/4, donné le 23 septembre 2009, sur un avant-projet devenu la loi du 24 avril 2014 “relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime” (Doc. parl., Chambre, 2013-2014, n° 53-3381/001, pp. 12-13).

⁸ Concernant l’opposabilité des annexes à la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J.U.E., 10 mars 2009, C-345/06, Heinrich. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145 819, n.v. Heli Service Belgium.

⁹ Voir l’avis 47.054/1, donné le 15 octobre 2009, cité en note 6.

onderstrepen dat verdragen weliswaar gesloten worden door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. In het onderhavige geval zijn de verdragsluitende partijen derhalve de Belgische Staat¹⁰ en de Democratische Republiek Congo (en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België en van de Democratische Republiek Congo)¹¹.

De griffier,

Anne-Catherine
VAN GEERSDAELE

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

les organes compétents du pouvoir exécutif qui concluent les traités, ils le font au nom des personnes morales dont ils constituent le pouvoir exécutif ou pour lesquelles ils interviennent. En l'occurrence, les parties contractantes sont, dès lors, l'État belge et la République démocratique du Congo (et donc pas les gouvernements du Royaume de Belgique ¹⁰ et de la République démocratique du Congo)¹¹.

Le greffier,

Anne-Catherine
VAN GEERSDAELE

Le président,

Pierre LIÉNARDY

¹⁰ Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet is het trouwens de Koning, en niet de regering, die de verdragen sluit.

¹¹ Zie in deze zin advies 53.285/3, gegeven op 29 mei 2013 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 26 november 2013 "houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Volksrepubliek China tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting inzake belastingen naar het inkomen, gedaan te Brussel op 7 oktober 2009" (*Parl. St. Senaat* 2012-13, 5-2204/1, 51-54).

¹⁰ En vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution, c'est d'ailleurs le Roi qui conclut les traités, et non le Gouvernement.

¹¹ Voir en ce sens l'avis 53.285/3, donné le 29 mai 2013, sur un avant-projet devenu la loi du 26 novembre 2013 "portant assentiment à la Convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République populaire de Chine tendant à éviter la double imposition et à prévenir la fraude fiscale en matière d'impôts sur le revenu, faite à Bruxelles le 7 octobre 2009" (*Doc. parl., Sénat*, 2012-2013, 5-2204/1, pp. 51-54).

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Regering van het
Koninkrijk België en de Regering van de Democratische
Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opge-
maakt te Kinshasa op 2 februari 2013, zal volkomen
gevolg hebben.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'ar-
ticle 74 de la Constitution.

Art. 2

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, sortira son plein et entier
effet.

Art. 3

De wijzigingen aan de Bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 22, lid 4 van 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, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 28 maart 2018

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Art. 3

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 22, paragraphe 4, de 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, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 28 mars 2018

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Vertaling

OVEREENKOMST

TUSSEN

DE REGERING

VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING

VAN DE DEMOCRATISCHE REPUBLIEK CONGO

BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

enerzijds;

en

DE REGERING VAN DE DEMOCRATISCHE REPUBLIEK CONGO

anderzijds;

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld,

Verlangende een nieuwe overeenkomst te sluiten, ter **vervanging** van de overeenkomst die op 10 september 1965 werd ondertekend en van alle latere wijzigingen die eraan gebracht werden;

Verlangende de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen;

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1: Definities

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

- a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke Bijlage die krachtens Artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de bijlagen of van het Verdrag krachtens de Artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die bijlagen en wijzigingen uitwerking hebben voor beide Overeenkomstsluitende Partijen of door hen werden bekrachtigd;
- b) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en elke wijziging die eraan kan worden gebracht;
- c) de uitdrukking "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor het Koninkrijk België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor de Democratische Republiek Congo, het "Ministère des Transports et Voies de Communication" of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de uitdrukkingen "Grondgebied", "Luchtdienst", "Internationale Luchtdienst", "Luchtvaartmaatschappij" en "Landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de Artikelen 2 en 96 van het Verdrag;
- e) de uitdrukking "Aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- f) de uitdrukking "Overeengekomen diensten" betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze

Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;

- g) de uitdrukking "Tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht alsook de voorwaarden die erop van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, maar met uitsluiting van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- h) de uitdrukking "Verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route, luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan deze gebruikt op een ander deel van de route worden ingezet;
- i) de uitdrukkingen "boorduitrustingsstukken, gronduitrusting, boordproviand, reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag;
- j) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar onderdanen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de onderdanen van de Lidstaten van de Europese Unie;
- k) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België werden aangewezen;
- l) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar de "Verdragen van de EU" dienen te worden verstaan als de verwijzingen naar het Verdrag betreffende de Europese Unie en naar het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
- m) de uitdrukking "Gebruiksvergoedingen" betekent de vergoedingen die door de Overeenkomstsluitende Partijen aan de aangewezen

luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd voor het gebruik van de luchthavens, de luchtvaartvoorzieningen en andere bijhorende diensten.

Artikel 2: Verlening van rechten

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

Artikel 3: Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

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

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

Artikel 4: Exploitatievergunning

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een van de Overeenkomstsluitende Partijen ingevolge artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van haar wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen, de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor deze luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen, voor zover:
 - a) in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - de aangewezen luchtvaartmaatschappij op grond van de verdragen betreffende de Europese Unie op Belgisch grondgebied is gevestigd en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht beschikt en;
 - een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant, en dat de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing;
 - b) in het geval van een door de Democratische Republiek Congo aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Democratische Republiek Congo en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het

- recht dat in de Democratische Republiek Congo van toepassing is, beschikt en;
- de Democratische Republiek Congo een daadwerkelijke controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefent en een daadwerkelijke reglementaire controle in stand houdt.
- c) de bepalingen van de artikelen 8 en 9 worden toegepast en gehandhaafd.
2. Na ontvangst van deze vergunningen mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten aanvangen, mits de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en voor zover tarieven volgens het bepaalde in artikel 16 van deze Overeenkomst worden vastgesteld en de diensten met luchtvaartuigen die ten minste conform zijn de bepalingen van de Bijlage 16, boekdeel 1, tweede deel, hoofdstuk III (derde editie, juli 1993) van het Verdrag worden uitgevoerd.

Artikel 5: Intrekking, opschorting, weigering of beperking van de exploitatievergunning

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, toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;

- b) indien de betrokken maatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
- c) indien de betrokken maatschappijen de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij niet naleven;
- d) 1)* In het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet krachtens de verdragen betreffende de Europese Unie op het grondgebied van België is gevestigd, of over geen geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Europese Unie beschikt; of
 - indien er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant, of indien de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing geïdentificeerd is;
- 2)* In het geval van een door de Democratische Republiek Congo aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - indien de luchtvaartmaatschappij niet is gevestigd op het grondgebied van de Democratische Republiek Congo of geen geldige exploitatievergunning bezit overeenkomstig het recht dat in de Democratische Republiek Congo van toepassing is; of
 - de Democratische Republiek Congo geen daadwerkelijke controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitoefent en geen daadwerkelijke reglementaire controle in stand houdt.

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 inbreuken op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

Artikel 6: Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.
2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, vertrek, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post in doorreis te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en het verblijf binnen het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.

Niettegenstaande de bepalingen van de Overeenkomst ter uitvoering van het Akkoord van Schengen van 14 juni 1985 worden de passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen ten hoogste aan een vereenvoudigde controle onderworpen.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen maatschappijen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in

de leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

Artikel 7: Erkenning van de bewijzen van luchtwaardigheid, van geschiktheid en van de vergunningen

1. De bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard conform de wetgeving en de reglementering van een van de Overeenkomstsluitende partijen, en voor wat betreft het Koninkrijk België, met inbegrip van de wetgeving en reglementering van de Europese Unie, en die nog steeds geldig zijn, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend met het oog op de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten, op voorwaarde dat de genoemde bewijzen of vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens gelijkwaardige of strengere normen dan de minimumnormen die krachtens het Verdrag van Chicago werden vastgelegd.

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 en landingen op 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 deze aangelegenheden, 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 zal plaatsvinden binnen 30 dagen na dat verzoek.
2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien deze andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 14 dagen of binnen een eventueel langere overeengekomen periode adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, opschorting, weigering of beperking van de vergunning 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 toepassing en effectieve handhaving 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 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 wordt geweigerd, 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 lid 2 en lid 6 hierboven wordt opgeheven zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.
8. Indien het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarop de reglementaire controle door een andere Lidstaat van de Europese Unie wordt uitgeoefend en in stand gehouden, zijn de rechten van de Democratische Republiek Congo krachtens het artikel 8 [veiligheid] ook van toepassing op de invoering, de toepassing of het behoud van de veiligheidscriteria door deze andere Lidstaat van de Europese Unie en op de vergunning van deze luchtvaartmaatschappij.

Artikel 9: Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de beveiliging van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de beveiliging van de luchtvaart, te voorkomen.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971 alsook de bepalingen van

eender welk ander multilateraal verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart, en dat de Overeenkomstsluitende Partijen verbindt.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag van Chicago in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; ze eisen dat de exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, of de exploitanten die hun hoofdverblijf voor hun exploitatie of hun permanente verblijfplaats op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben, of in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die krachtens de verdragen van de Europese Unie op Belgisch grondgebied zijn gevestigd en die een geldige exploitatievergunning hebben conform het recht van de Europese Unie, alsook de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.
5. Elke Overeenkomstsluitende Partij spreekt af dat haar luchtvaartuigenexploitanten ertoe gehouden zijn de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart bij het verlaten van of tijdens het verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij in acht te nemen, en dit in overeenstemming met de wetgeving van toepassing in dat land en met inbegrip, in het geval van het Koninkrijk België, van de wetgeving van de Europese Unie.

Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe om de gepaste maatregelen te nemen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht, voor het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- a) tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden;
- b) tot bijkomende voorzieningen door hun aangewezen

luchtvaartmaatschappijen om hun luchtvaartuigen, hun bemanningen, hun passagiers en hun vracht te beschermen, na overleg met de luchtvaartautoriteiten.

6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.
7. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt maatregelen, voor zover mogelijk, om ervoor te zorgen dat een luchtvaartuig, slachtoffer van een daad van wederrechtelijk in zijn macht of van een andere wederrechtelijke daad, dat op zijn grondgebied landde, aan de grond kan worden gehouden, tenzij zijn vertrek wordt vereist door de allesoverheersende zorg van het behoud van het menselijk leven.
8. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

Artikel 10: Gebruiksvergoedingen

1. De 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

ationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar bevoegde autoriteiten en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken, waar mogelijk via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Alle voorstellen tot wijziging van de gebruiksvergoedingen moeten binnen een redelijke termijn ter kennis worden gebracht teneinde de gebruikers in staat te stellen hun mening kenbaar te maken vooraleer wijzigingen worden ingevoerd.

Artikel 11: Grondafhandeling

1. Onder voorbehoud van de van kracht zijnde wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij, 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 erkende dienstverleners van grondafhandeling die de grondafhandelingsdiensten geheel of gedeeltelijk verstrekken.
2. In het geval dat de toepasbare wetten en voorschriften het zelf afhandelen beperken of verbieden en in het geval dat er geen effectieve concurrentie bestaat tussen de verschillende verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet-discriminerende wijze voor wat betreft het recht op zelfafhandeling en op grondafhandelingsdiensten waarvan de andere internationale luchtvaartmaatschappijen genieten.

Artikel 12: Douane en accijnzen

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 ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
 - a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op voorwaarde dat ze niet worden vervreemd binnen het grondgebied van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
 - b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de

andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of op een andere manier worden vervreemd overeenkomstig de douanevoorschriften.

4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere taksen.
5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken hebben gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook van zulke vrijstellingen vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij geniet, voor het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit artikel.

Artikel 13: Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij de exploitatie 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: Goedkeuring van de exploitatieprogramma's

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen leggen de exploitatieprogramma's uiterlijk dertig (30) dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

Deze exploitatieprogramma's omvatten onder meer de aard van de dienst, de types van luchtvaartuigen, de frequenties van de diensten en de dienstregelingen. Deze bepaling is eveneens van toepassing op elke latere wijziging. In bijzondere gevallen kunnen de genoemde autoriteiten instemmen met een kortere termijn.

Artikel 15: 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.
3. Deze regelingen wijzigen geenszins het aantal overeengekomen frequenties; enkel de frequenties van de opererende luchtvaartmaatschappij worden in aanmerking genomen. Deze regelingen moeten door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen worden goedgekeurd.

Artikel 16: 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. De tarieven moeten minstens dertig (30) dagen voor de geplande datum van hun inwerkingtreding aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten worden voorgelegd. Deze termijn kan in bijzondere gevallen worden ingekort mits de luchtvaartautoriteiten daarmee instemmen.

Indien binnen dertig (30) dagen, beide luchtvaartautoriteiten geen kennisgeving hebben gedaan van hun bezwaar tegen een krachtens het vorig lid voorgesteld tarief, wordt het tarief beschouwd als zijnde aanvaard.

4. Indien de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij van mening zijn dat een door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgesteld tarief niet aan de in het eerste lid van dit artikel vastgelegde criteria beantwoordt, kunnen ze verzoeken om overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit overleg zal plaatsvinden binnen dertig (30) dagen na ontvangst van dat verzoek.
5. Indien de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het vierde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 21 van deze Overeenkomst.
6. Onverminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de secties van de overeengekomen diensten waar zij vijfdevrijheidsrechten uitoefenen, hetzelfde tarief bieden als de luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierdevrijheidsrechten uitoefenen op die secties.

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

Artikel 17: Vertegenwoordiging van de luchtvaartmaatschappij

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. Deze vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de wetten en voorschriften die van kracht zijn op het grondgebied 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 hun 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 18: Verkoop en inkomsten

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

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zodanig vervoer te verkopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij omwisselbare valuta's.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen maatschappijen op haar grondgebied. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van

officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indienen; daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.

3. De vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of baten door de luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen verkregen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, wordt geregeld door de bilaterale fiscale overeenkomsten die tussen beide Partijen van kracht zijn.

Artikel 19: Informatie-uitwisseling

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 dienstabellen.
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 kopieën verschaffen van de tarieven, tabellen, inbegrepen de wijzigingen daaraan, en 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.

Artikel 20: Overleg

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

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

Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het

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

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

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

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

Artikel 22: Amendementen

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

nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

4. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de Bijlage bij deze Overeenkomst, na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten, gewijzigd kan worden.

Artikel 23: Beëindiging

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

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

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

Artikel 24: Registratie

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

Artikel 25: Inwerkingtreding

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

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

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk
gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst, in
twee originele exemplaren, in de Franse taal, hebben ondertekend.

Opgemaakt te Kinshasa, op 2 februari 2013

Bijlage

ROUTETABEL

1. Routes van de Democratische Republiek Congo

Vertrekpunten	Tussenliggende punten	Punten in het Koninkrijk België	Verder gelegen punten
Punten in de Democratische Republiek Congo	In het memorandum of understanding te bepalen	Alle punten in het Koninkrijk België	In het memorandum of understanding te bepalen

2. Routes van het Koninkrijk België

Vertrekpunten	Tussenliggende punten	Punten in de Democratische Republiek Congo	Verder gelegen punten
Alle punten in het Koninkrijk België	In het memorandum of understanding te bepalen	Kinshasa	In het memorandum of understanding te bepalen

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

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

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

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO,
d'autre part,

ETANT PARTIES à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 07 décembre 1944;

DESIREUX de conclure un nouvel accord, remplaçant celui signé le 10 septembre 1965 ainsi que toutes les modifications qui y ont été apportées ultérieurement;

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

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Article 1 Définitions

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

- a) le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 07 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;
- b) le terme "Accord" signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;
- c) le terme "Autorités aéronautiques" signifie dans le cas du Royaume de Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et, dans le cas de la République Démocratique du Congo, le Ministère des Transports et Voies de Communication ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- d) les termes "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les Articles 2 et 96 de la Convention;
- e) le terme "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles 3 et 4 du présent Accord;
- f) le terme "Services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;
- g) le terme "Tarifs" signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier;
- h) le terme "Rupture de charge" signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;
- i) les termes "équipement de bord, équipement au sol, provisions de bord, et pièces de rechange" ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention;
- j) les références faites dans le présent Accord aux ressortissants du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux ressortissants des Etats membres de l'Union Européenne;

- k) les références faites dans le présent Accord aux entreprises de transport aérien désignées du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique;
- l) les références faites dans le présent Accord aux « traités de l'UE » s'entendent comme celles faites au Traité sur l'Union Européenne ainsi qu'au Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne;
- m) le terme « Redevances d'usage » signifie les redevances imposées par les Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées en contrepartie de l'utilisation des aéroports et des installations de navigation aérienne et autres services y afférents.

Article 2

Octroi de droits

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

Article 3

Désignation pour l'exploitation des services

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

Article 4 **Autorisation d'exploitation**

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:
 - a) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique:
 - l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire belge en vertu des traités de l'UE et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne et;
 - un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
 - b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République Démocratique du Congo:
 - l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire de la République Démocratique du Congo et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable en République Démocratique du Congo et;
 - la République Démocratique du Congo exerce un contrôle effectif et maintient un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien désignée.
 - c) Les dispositions énoncées aux articles 8 et 9 soient appliquées et mises en œuvre.
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 16 du présent Accord et que les services soient assurés au moyen d'aéronefs qui sont au moins conformes aux dispositions de l'Annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre III (troisième édition, juillet 1993) de la Convention.

Article 5 **Révocation, suspension, refus ou limitation de l'autorisation d'exploitation**

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 par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux;

- b) si, dans l'exploitation des services, les entreprises en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord;
- c) si les entreprises en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;
- d) 1)* Si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume de Belgique:
 - l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la Belgique en vertu des traités de l'UE ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit de l'UE; ou
 - le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.
- 2)* Si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République Démocratique du Congo:
 - l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République Démocratique du Congo ou n'a pas obtenu une licence valable conformément au droit applicable en République Démocratique du Congo; ou
 - la République Démocratique du Congo n'exerce pas de contrôle effectif et ne maintient pas de contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien.
- 2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'Article 20 du présent Accord.

Article 6

Application des lois et règlements

- 1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie Contractante.
- 2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante et par leurs équipages et leurs passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

Nonobstant les dispositions prévues dans la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985, les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire.

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 aérienne et des installations y associées sous son contrôle.

Article 7

Reconnaissance des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et Licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des Parties Contractantes, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, la législation et la réglementation de l'Union Européenne, et qui sont toujours en cours de validité, sont reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à condition que lesdits certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés selon des normes équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la convention de Chicago.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, pour le survol de son propre territoire et pour l'atterrissage sur son 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 ces questions justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.

Article 8

Sécurité 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, refus ou limitation de l'autorisation d'exploitation).

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte de la ou les compagnies aériennes d'une des Parties, en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie Contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie Contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet Article "inspection sur l'aire de trafic"), par les représentants autorisés de cette autre Partie Contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

4. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en oeuvre effective de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention de Chicago,

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

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef, exploité par ou pour le compte d'une compagnie aérienne d'une Partie Contractante, pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 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.

8. Si le Royaume de Belgique a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de la République Démocratique du Congo en vertu de l'article 8 [sécurité] s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'exercice ou le maintien de normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation dudit transporteur aérien.

Article 9 Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.
2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.
3. Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation et qui lie les Parties Contractantes.
4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties Contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté aérienne établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et désignées comme annexes à la convention de Chicago, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux Parties Contractantes; elles prévoient que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leur registre, ou les exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence principale sur le territoire des Parties Contractantes ou, dans le cas du Royaume de Belgique, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des traités de l'Union Européenne et ont une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union Européenne, ainsi que les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, agissent en conformité avec lesdites dispositions relatives à la sûreté aérienne.
5. Chaque Partie Contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, pour le départ du territoire de l'autre Partie Contractante ou pour le séjour sur ce territoire, les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues par la législation en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas du Royaume de Belgique, la législation de l'Union Européenne.

Chaque Partie Contractante s'engage à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que:

- a) des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière;

- b) des mesures complémentaires puissent être prises, après concertation des autorités aéronautiques, par leurs entreprises de transport aérien désignées pour protéger leurs aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et leur fret aérien.
- 6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.
- 7. Chaque Partie Contractante prend des dispositions, dans la mesure du possible, en vue de s'assurer qu'un aéronef victime d'un acte de capture illicite ou de tout autre acte d'intervention illicite qui a atterri sur son territoire, puisse être gardé au sol à moins que son départ ne soit nécessité par le souci primordial de préserver la vie humaine.
- 8. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'Article 5 du présent Accord.

Article 10 **Redevances d'usage**

- 1. 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 par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, ne seront pas plus élevées que celles qui sont imposées 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 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 faites avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués lesdits changements.

Article 11 **Assistance en escale**

- 1. Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie Contractante, les transporteurs aériens ont le droit de fournir leurs propres services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie contractante (auto-assistance) ou, à leur discrétion, de choisir de sous-traiter ces services en tout ou en partie à l'une des entreprises autorisées à offrir ces services de manière concurrente.

2. Lorsque les lois et règlements applicables interdisent ou limitent les possibilités d'auto-assistance, ou lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les différents fournisseurs d'assistance en escale, chaque transporteur désigné est traité de manière non-discriminatoire au regard des droits d'assistance et d'auto-assistance accordés aux autres transporteurs aériens internationaux.

Article 12

Droits de douane et d'accises

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

5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

Article 13

Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.
2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes tiendront 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

Approbation des programmes d'exploitation

Les entreprises de transport aérien désignées soumettront pour approbation, au plus tard, trente (30) jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

Article 15

Rupture de charge et partage de codes

1. Sur tout secteur ou secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'avion utilisé en n'importe quel point de la route.
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 de trafic nécessaires sur cette route.
3. Ces arrangements ne modifient pas le nombre des fréquences convenues; seules les fréquences de l'entreprise de transport aérien opérant sont prises en compte. Ils (ces arrangements) sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

Article 16

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. Les tarifs sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites autorités.

Si aucune des autorités aéronautiques n'a fait part de sa désapprobation d'un tarif présenté conformément au présent paragraphe dans un délai de trente (30) jours, le tarif est réputé approuvé.

4. Si les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante estiment qu'un ou plusieurs tarifs proposés par un transporteur aérien désigné de l'autre Partie Contractante ne répondent pas aux critères énoncés au paragraphe 1 du présent article, elles peuvent demander des consultations sur ce sujet avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours, à compter de la réception de la demande.

5. Si les autorités aéronautiques des Parties Contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 21 du présent Accord.
6. 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.

Article 17 **Représentation d'entreprise de transport aérien**

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 18 **Ventes et recettes**

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

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou dans les monnaies librement convertibles.

2. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.
3. L'exemption de toutes sortes d'impôts et taxes sur les revenus et profits que les entreprises de transport aérien de deux Parties Contractantes réalisent, sur le territoire de l'autre Partie, est soumise aux conventions fiscales bilatérales, en vigueur entre les deux Parties.

Article 19

Echange d'informations

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, des copies des tarifs, tableaux, y compris les modifications y apportées, ainsi que 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 20

Consultations

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

Article 21

Règlements de différends

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

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

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

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

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

Article 22

Amendements

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.
2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaleront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.
4. Les deux Parties Contractantes conviennent que l'Annexe à l'Accord Aérien peut être modifiée à l'occasion des consultations entre les Autorités aéronautiques.

Article 23

Dénunciation

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

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

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

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

Article 24

Enregistrement

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

Article 25

Entrée en vigueur

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

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

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

FAIT à Kinshasa, le 2 février 2013.

Annexe

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de la République Démocratique du Congo

Points de départ	Points intermédiaires	Points dans le Royaume de Belgique	Points au-delà
Points en République Démocratique du Congo	A déterminer dans le mémoire d'entente	Tous points dans le Royaume de Belgique	A déterminer dans le mémoire d'entente

2. Routes du Royaume de Belgique

Points de départ	Points intermédiaires	Points en République Démocratique du Congo	Points au-delà
Tous points dans le Royaume de Belgique	A déterminer dans le mémoire d'entente	Kinshasa	A déterminer dans le mémoire d'entente