

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 avril 2023

PROJET DE LOI

**portant assentiment
à l'Accord entre le Gouvernement
du Royaume de Belgique et
le Gouvernement de la République gabonaise
relatif aux services de transport aérien,
fait à Bruxelles le 28 mai 2018**

Sommaire

Pages

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet de loi	13
Avis du Conseil d'État	14
Projet de loi	22
Accord (fr)	23
Accord (nl)	43

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 april 2023

WETSONTWERP

**houdende instemming
met de Overeenkomst tussen de Regering
van het Koninkrijk België en
de Regering van de Republiek Gabon
betreffende de luchtdiensten,
gedaan te Brussel op 28 mei 2018**

Inhoud

Blz.

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp van wet	13
Advies van de Raad van State	14
Wetsontwerp	22
Overeenkomst (fr)	23
Overeenkomst (nl)	43

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

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

09323

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 12 avril 2023.

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

De regering heeft dit wetsontwerp op 12 april 2023 ingediend.

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

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

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

RÉSUMÉ

Cet accord remplace l'accord aérien bilatéral du 28 juin 1974 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes.

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

SAMENVATTING

Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 28 juni 1974 waarvan meerdere clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met het communautair recht niet overeenstemden, hetzij gewoon aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

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 de l'Union Européenne (CJUE), 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 renoués ou conclus par les États membres doivent tenir compte de cette dimension nouvelle.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

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.

Ook vandaag bouwen deze overeenkomsten nog voort 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 (HvJ-EU) inzake de *open sky*-rechtszaken hebben bepaalde bepalingen van deze bilaterale luchtvaartovereenkomsten aan de kaak gesteld (omdat ze niet met het communautair recht 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.

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

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République Gabonaise, signé le 28 mai 2018, fait partie de cette nouvelle lignée d'accords aériens.

Il a été conclu et paraphé, à la suite de Consultations Aéronautiques qui se sont tenues à Bamako, les 24 et 25 janvier 2011 entre les autorités aéronautiques des deux pays (le SPF Mobilité & Transport pour la Belgique).

Il remplace l'accord aérien bilatéral du 28 juin 1974.

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

L'Accord doit également être approuvé par les parlements des 3 Régions.

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

Il s'agit:

— pour les Parties contractantes, essentiellement des aspects:

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

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Gabon

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Gabon die op 28 mei 2018 ondertekend werd, maakt deel uit van deze nieuwe reeks van luchtvaartovereenkomsten.

Deze overeenkomst werd gesloten en geparafeerd naar aanleiding van de overlegvergaderingen die op 24 en 25 januari 2011 te Bamako tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen (de FOD Mobiliteit en Vervoer voor België) werden gehouden.

Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 28 juni 1974.

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

De Overeenkomst moet ook goedgekeurd worden door de parlementen van de 3 gewesten.

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

Het gaat om:

— de volgende aspecten voor de Overeenkomstsluitende Partijen:

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

— 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 Conseil d'État a rendu son avis le 3 mai 2022.

Il y est indiqué que le présent accord a été décrit à juste titre comme un traité mixte devant être soumis à l'assentiment des parlements régionaux.

Le Conseil souligne l'importance de suivre correctement et en temps utile (c'est-à-dire avant la négociation et la signature) les procédures prévues dans l'accord de coopération du 8 mars 1994 entre l'État fédéral, les communautés et les régions relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes, dans le cas contraire un traité risque de ne pas être ratifié ou de n'avoir aucun effet dans l'ordre juridique belge.

Le Conseil note également que l'accord prévoit une procédure de modification de l'accord et de son annexe (article 19). Un assentiment préalable ne constitue pas une objection, à condition que les parlements compétents connaissent les limites et qu'ils indiquent explicitement leur assentiment à ces modifications. Il ressort

— de volgende aspecten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

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

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

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

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

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

De Raad van State heeft zijn advies gegeven op 3 mei 2022.

In het advies wordt gesteld dat de voorliggende overeenkomst terecht werd aangemerkt als een gemengd verdrag dat ter instemming moet worden voorgelegd aan de parlementen van de gewesten.

De Raad onderstreept het belang om de procedures, bepaald in het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de Federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen, correct en tijdig te volgen (dit wil zeggen voorafgaand aan de onderhandelingen en de ondertekening) zo niet bestaat het risico dat een verdrag niet kan worden geratificeerd, of geen uitwerking kan hebben in de Belgische rechtsorde.

De Raad merkt ook op dat de overeenkomst voorziet in een procedure tot wijziging van de overeenkomst en haar bijlage (artikel 19). Een voorafgaandelijke instemming vormt geen bezwaar, voor zover de bevoegde parlementen de grenzen ervan kennen en uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen. Uit

par ailleurs de l'article 19, paragraphe 4, de l'Accord que son annexe peut être modifiée par un arrangement administratif entre les autorités aéronautiques.

Le Conseil d'État est d'avis que l'annexe au présent accord est clairement délimitée.

L'article 3 du projet de loi répond à cette exigence

COMMENTAIRES DES ARTICLES DE L'ACCORD

Le contenu de l'accord

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

Il s'agit en l'espèce d'un nouvel accord bilatéral aérien remplaçant celui du 28 juin 1974.

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

Article 1^{er}

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

Art. 2

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

Art. 3

L'article 3 précise que chaque Partie peut désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien (régime de multidésignation). Il explicite la manière de désigner une entreprise de transport aérien et les conditions auxquelles cette dernière doit répondre. Cet article tient compte des prescrits européens interdisant, pour les États membres,

artikel 19, lid 4 van de overeenkomst blijkt dat de bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

De Raad van State is van mening dat de bijlage van de voorliggende overeenkomst voldoende duidelijk is afgebakend.

Artikel 3 van het wetsontwerp voldoet aan deze vereiste.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN VAN DE OVEREENKOMST

De inhoud van de overeenkomst

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

In casu vervangt deze nieuwe bilaterale luchtvaartovereenkomst de overeenkomst van 28 juni 1974.

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

Article 1

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

Art. 2

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

Art. 3

Artikel 3 stelt dat elke Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen mag aanwijzen (stelsel van meervoudige aanwijzing) en legt uit hoe een luchtvaartmaatschappij kan worden aangewezen en bepaalt aan welke voorwaarden ze moet voldoen. Dit artikel houdt rekening met de Europese voorschriften waarbij de lidstaten de

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

Art. 4

L'article 4 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.

Art. 5

L'article 5 traite de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au tableau des routes. Les entreprises de transport aérien désignées bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services aériens convenus.

Art. 6

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

Art. 7

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

Art. 8

L'article 8 définit les normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation ainsi que la manière dont l'une des Parties contractantes peut effectuer, sur son territoire, une inspection au sol d'un aéronef de l'autre Partie contractante. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante si elle parvient à la

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

Art. 4

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

Art. 5

Artikel 5 behandelt de capaciteit die op de omschreven routes in de routetabel mag worden ingezet. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten.

Art. 6

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

Art. 7

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

Art. 8

Artikel 8 definieert de veiligheidsnormen in verband met de bemanningen, de luchtvaartuigen en hun exploitatie en de manier waarop een van de Overeenkomstsluitende Partijen op haar grondgebied een platforminspectie van een luchtvaartuig van de andere Overeenkomstsluitende Partij mag uitvoeren. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten of te wijzigen

conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

Art. 9

L'article 9 établit que les redevances d'usage imposées sur le territoire de l'une des Parties contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne seront pas plus élevées que celles qui sont imposées aux entreprises de transport aérien désignées de la première Partie assurant des services internationaux analogues.

Art. 10

L'article 10 définit les conditions d'application et d'exemption des droits de douane et d'accises.

Art. 11

L'article 11 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. Il 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.

Art. 12

L'article 12 offre également la possibilité de transférer librement l'excédent de recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire.

Art. 13

L'article 13 permet la pratique de l'auto-assistance sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au choix, de sous-traiter ces services d'assistance au ou à l'un

in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie.

Art. 9

Artikel 9 bepaalt dat de gebruiksvergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen niet hoger mogen zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij voor soortgelijke internationale diensten.

Art. 10

Artikel 10 bepaalt de voorwaarden voor de toepassing en de vrijstelling van douanerechten en accijnzen.

Art. 11

Artikel 11 staat, op basis van wederkerigheid, toe dat geëxpatrieerd personeel op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij mag worden ingezet. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel van om het even welke nationaliteit of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft zodanige diensten te verrichten. Het verleent het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te verkopen.

Art. 12

Artikel 12 biedt ook de mogelijkheid om het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen maatschappijen op dat grondgebied vrij over te maken.

Art. 13

Artikel 13 kent aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht toe, om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen

des prestataires autorisés. Dans tous les cas où l'auto-assistance serait limitée ou exclue, ou encore qu'une concurrence entre prestataires de services d'assistance n'existerait pas, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire.

Art. 14

L'article 14 autorise la fixation des tarifs à des taux raisonnables, compte-tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents.

Art. 15

L'article 15 précise que les programmes d'exploitation devront être soumis pour approbation préalable aux Autorités Aéronautiques des deux Parties, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

Art. 16

L'article 16 précise que les passagers et le fret en transit sur le territoire d'une Partie contractante sont soumis à des contrôles simplifiés.

Art. 17

L'article 17 reconnaît le droit aux autorités aéronautiques d'une Partie contractante de réclamer des éléments statistiques aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Art. 18

L'article 18 réaffirme l'obligation de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire. Les législations, règlements et diverses conventions internationales visant à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne sont rappelées.

grondafhandeling te doen, of naar keuze de grondafhandeling aan een erkende dienstverlener uit te besteden. Indien het zelf afhandelen beperkt of uitgesloten zou zijn, of bij gebrek aan concurrerende verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet-discriminerende wijze.

Art. 14

Krachtens artikel 14 worden de tarieven voor vervoer op een rationeel niveau vastgelegd, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor relevante beoordelingselementen.

Art. 15

Artikel 15 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.

Art. 16

Artikel 16 bepaalt dat de passagiers op doorreis en transitvracht over het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij aan een vereenvoudigde controle zijn onderworpen.

Art. 17

Artikel 17 kent de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij het recht toe om statistische gegevens op te vragen bij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Art. 18

Artikel 18 bevestigt de verplichting om de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen te beveiligen. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar. Er wordt herinnerd aan de wetten, reglementen en internationale verdragen voor de vrijwaring van de veiligheid van de passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten.

Art. 19

L'article 19 rappelle la possibilité pour les Autorités Aéronautiques de se consulter à tout moment moyennant préavis et détermine la façon de procéder à certaines modifications de l'accord aérien.

Art. 20

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

Art. 21

L'article 21 envisage les situations où les deux Parties contractantes seraient liées par un Accord Multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord.

Art. 22

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

Art. 23

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

Art. 24

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

Art. 19

Artikel 19 stelt dat de luchtvaartautoriteiten op elk moment overleg kunnen plegen, mits ze een bepaalde termijn naleven, en het regelt de procedure om de luchtvaartovereenkomst eventueel te wijzigen.

Art. 20

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

Art. 21

Artikel 21 voorziet in de situaties waarin de twee Overeenkomstsluitende Partijen gebonden zouden zijn door een multilaterale overeenkomst die betrekking heeft op kwesties die door deze Overeenkomst worden geregeld.

Art. 22

Artikel 22 vult het vorige artikel aan met de mogelijkheden en procedures tot opzegging van de overeenkomst.

Art. 23

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

Art. 24

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

Annexe

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

Le ministre de la Mobilité,

George Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

Hadja Lahbib

Bijlage

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

De minister van Mobiliteit,

George Gilkinet

De minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja Lahbib

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi
portant assentiment à l'Accord
entre le gouvernement du Royaume de Belgique et
le gouvernement de la République gabonaise
relatif aux services de transport aérien,
fait à Bruxelles le 28 mai 2018**

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 gabonaise relatif aux services de transport aérien, fait à Bruxelles le 28 mai 2018, sortira son plein et entier effet.

Art. 3. Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 19, paragraphe 4, de l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République gabonaise relatif aux services de transport aérien, fait à Bruxelles le 28 mai 2018, sortiront leur plein et entier effet.

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet houdende instemming met
de Overeenkomst tussen de regering
van het Koninkrijk België en
de regering van de Republiek Gabon
betreffende de luchtdiensten,
gedaan te Brussel op 28 mei 2018**

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

Art. 2. De Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Gabon betreffende de luchtdiensten, gedaan te Brussel op 28 mei 2018, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen aan de Bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 19, lid 4, van de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Gabon betreffende de luchtdiensten, gedaan te Brussel op 28 mei 2018, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 71.345/4 DU 3 MAI 2022**

Le 5 avril 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Vice-Première ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et du Commerce extérieur, et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République gabonaise relatif aux services de transport aérien, fait à Bruxelles le 28 mai 2018'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 3 mai 2022. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

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

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 3 mai 2022.

*

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

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

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. L'avant-projet de loi à l'examen a pour objet de porter assentiment à l'“Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République gabonaise relatif aux services de transport aérien, fait à Bruxelles le 28 mai 2018” (ci-après: l'Accord) (article 2).

L'avant-projet prévoit par ailleurs, en son article 3, la possibilité de donner un assentiment anticipé aux modifications qui seront apportées à l'annexe à l'Accord en application de son article 19, paragraphe 4.

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

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 71.345/4 VAN 3 MEI 2022**

Op 5 april 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Buitenlandse Handel, en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Gabon betreffende de luchtdiensten, gedaan te Brussel op 28 mei 2018'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 3 mei 2022. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 3 mei 2022.

*

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

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

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het voorliggende voorontwerp van wet strekt ertoe instemming te verlenen aan de “Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Gabon betreffende de luchtdiensten, gedaan te Brussel op 28 mei 2018” (hierna: de Overeenkomst) (artikel 2).

Artikel 3 van het voorontwerp voorziet daarnaast in de mogelijkheid vooraf in te stemmen met de wijzigingen die in de bijlage bij de Overeenkomst zullen worden aangebracht overeenkomstig artikel 19, lid 4, van de Overeenkomst.

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

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

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

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

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

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

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

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

² *Note de bas de page n° 1 de l'avis cité*: Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République Démocratique du Congo relatif au transport aérien, fait à Kinshasa le 2 février 2013' (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-3039/1, pp. 13 à 19; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57108.pdf>), ainsi que l'avis n° 57.109/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et la République du Sénégal relatif au transport aérien, fait à Dakar le 18 janvier 2013' (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-3017/1, pp. 13 à 17; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57109.pdf>), tous deux faisant référence à l'avis n° 52.638/VR donné le 22 janvier 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 juillet 2013 'portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006' (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2015/1, pp. 44 à 50; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/52638.pdf>).

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

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

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

De Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (hierna: de ICBB) heeft er bij een beslissing van 15 februari 2017 uitzonderlijk mee ingestemd dat alleen de federale overheid de reeds geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden, zoals de Overeenkomst die thans voor advies voorligt, ondertekent. Uit de toelichting die de gemachtigde heeft verschaft, blijkt dat de beslissing inzake een exclusieve federale ondertekening bij wijze van uitzondering is toegestaan en dat ze tot doel had om een bestaande toestand te regulariseren voor een bepaald aantal al geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden. Hieruit zou evenwel niet mogen worden afgeleid dat de ICBB van oordeel zou zijn dat het om een exclusief federaal verdrag gaat.

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

'Teneinde het passief weg te werken gingen de leden van de ICBB ten uitzonderlijke titel akkoord met de ondertekening door de Federale Staat van de geparafeerde maar nog niet ondertekende bilaterale luchtvaartakkoorden ([d.w.z.] volgens formule 5), voor zover deze akkoorden na hun ondertekening beschouwd worden als gemengde verdragen. Voor de nieuwe

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

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

appropriée, c.-à-d. le groupe de travail traités mixtes, sera suivie pour la détermination du caractère³.

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

Si l'on peut s'y rallier, la section de législation souligne néanmoins l'importance de respecter correctement et en temps utile, c'est-à-dire avant les négociations et la signature, les procédures fixées dans l'accord de coopération du 8 mars 1994 entre l'État fédéral, les Communautés et les Régions 'relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes'⁴; dans le cas contraire, une convention risque de ne pas pouvoir être ratifiée ou de ne pas pouvoir avoir d'effet dans l'ordre juridique belge⁵.

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

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

3.1. L'article 19 de l'Accord prévoit des procédures de modification de l'Accord et de son annexe.

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

“Ces dispositions contiennent une délégation de pouvoirs à des organes européens pour modifier un certain nombre de dispositions, sans l'approbation des États membres conformément à leurs règles constitutionnelles respectives. La Belgique et ses entités fédérées pourraient donc être liées par une modification du Traité sans que les assemblées législatives compétentes y aient donné expressément leur assentiment⁶. Le fait que, le cas échéant, les décisions du Conseil européen ou du Conseil doivent être prises à l'unanimité ne change rien à cette constatation⁶.

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

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

⁵ *Note de bas de page n° 57 de l'avis cité*: Voir les textes applicables sous le n° 23 [...].

⁶ *Note de bas de page n° 58 de l'avis cité*: La plupart des “clauses-passerelle” prévoient que les décisions sont prises à l'unanimité. Tel n'est toutefois pas le cas des décisions envisagées par les articles 98, 107, paragraphe 2, c), 129, paragraphe 3, 281, deuxième alinéa, et 300, paragraphe 5, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

bilatérale luchtvaartakkoorden wordt de geëigende procedure, t.t.z. de werkgroep gemengde verdragen, gevolgd voor de bepaling van het karakter.³

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

Ofschoon hiermee kan worden ingestemd, onderstreept de afdeling Wetgeving het belang om de procedures, bepaald in het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de Federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten 'over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen',⁴ correct en tijdig te volgen, met andere woorden voorafgaand aan de onderhandelingen en de ondertekening; zo niet bestaat het risico dat een verdrag niet kan worden geratificeerd, of geen uitwerking kan hebben in de Belgische rechtsorde.⁵

Die opmerking geldt ook voor het voorliggende voorontwerp van wet.

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

3.1. Artikel 19 van de Overeenkomst voorziet in procedures tot wijziging van de Overeenkomst en haar bijlage.

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

“Bij deze bepalingen wordt aan Europese organen de bevoegdheid opgedragen om een aantal bepalingen te wijzigen zonder goedkeuring van de lidstaten overeenkomstig hun respectieve grondwettelijke bepalingen. België en de deelentiteiten ervan zouden dus gebonden kunnen zijn door een wijziging van het Verdrag zonder dat de bevoegde wetgevende vergaderingen daar uitdrukkelijk mee hebben ingestemd.⁵ De omstandigheid dat, desgevallend, de besluiten van de Europese Raad of van de Raad met eenparigheid van stemmen moeten worden genomen, doet niets af aan die vaststelling.⁶

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

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

⁵ *Voetnoot 57 van het geciteerde advies*: Zie de toepasselijke teksten onder (...) nr. 23 (...).

⁶ *Voetnoot 58 van het geciteerde advies*: De meeste “overbruggingsclausules” bepalen dat de besluiten met eenparigheid van stemmen worden vastgesteld. Dit is echter niet het geval met de besluiten waarvan sprake is in de artikelen 98, 107, lid 2, c), 129, lid 3, 281, tweede alinea, en 300, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Tant la Cour de cassation⁷ que la section de législation du Conseil d'État⁸ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à une modification à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 aout 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut que les Chambres législatives et, le cas échéant, les Parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futures modifications⁹ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces modifications¹⁰.

3.3. Il ressort des paragraphes 2 et 3 de l'article 19 de l'Accord que des modifications d'une disposition quelconque de celui-ci peuvent être convenues après des consultations entre les autorités aéronautiques, qui peuvent se dérouler oralement ou par correspondance, et que ces modifications entrent en vigueur "après confirmation par la voie diplomatique".

Compte tenu de l'étendue de leur champ d'application, qui vise toute modification de toute disposition quelconque de l'Accord, ces paragraphes 2 et 3 ne sont admissibles que s'ils sont interprétés comme signifiant qu'avant de faire l'objet de la confirmation par la voie diplomatique visée au paragraphe 3, les modifications apportées à l'Accord doivent au préalable, conformément à l'article 167, § 2, de la Constitution, avoir reçu l'assentiment du Parlement.

⁷ Note de bas de page n° 59 de l'avis cité: Cass., 19 mars 1981, Pas., 1981, I, n° 417; J.T., 1982, 565, et la note de J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99.0518.N.

⁸ Note de bas de page n° 60 de l'avis cité: Voir notamment l'avis n° 33.510/3 du 28 mai 2002 sur l'avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (Doc. parl., Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); l'avis n° 35.792/2/V du 20 aout 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (Doc. parl., C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); l'avis n° 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (Doc. parl., Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

⁹ Note de bas de page n° 61 de l'avis cité: Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

¹⁰ Avis n° 44.028/AG donné le 29 janvier 2008 sur un avant-projet devenu la loi du 19 juin 2008 'portant assentiment au Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne, et à l'Acte final, faits à Lisbonne le 13 décembre 2007', observation n° 28, Doc. parl., Sénat, 2007-2008, n° 4-568/1, pp. 355-356, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/44028.pdf>; voir également l'avis n° 51.151/VR donné le 3 avril 2012 sur un avant-projet devenu la loi du 20 juin 2012 'portant assentiment au Traité instituant le Mécanisme européen de Stabilité (MES), signé à Bruxelles le 2 février 2012', Doc. parl., Sénat, 2011-2012, n° 5-1598/1, pp. 40-41, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/51151.pdf>, sous "Observations générales", le point 1.2.

Zowel het Hof van Cassatie⁷ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁸ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het is vereist dat de Wetgevende Kamers en, in voorkomend geval, de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen⁹ kennen en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.¹⁰

3.3. Uit artikel 19, leden 2 en 3, van de Overeenkomst blijkt dat wijzigingen van enige bepaling van die overeenkomst kunnen worden overeengekomen na overleg tussen de luchtvaartautoriteiten, dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, en dat die wijzigingen van kracht worden "na bevestiging via diplomatieke weg".

Gelet op het ruime toepassingsgebied van die leden 2 en 3, dat elke wijziging van welke bepaling ook van de Overeenkomst omvat, kunnen die leden slechts worden aanvaard indien ze zo worden begrepen dat de wijzigingen die in de Overeenkomst worden aangebracht, overeenkomstig artikel 167, § 2, van de Grondwet de instemming van het Parlement moeten hebben verkregen alvorens ze het voorwerp uitmaken van de in lid 3 bedoelde bevestiging via diplomatieke weg.

⁷ Voetnoot 59 van het geciteerde advies: Cass., 19 maart 1981, Arr. Cass., 1980-1981, 808; J.T., 1982, 565, en noot J. Verhoeven; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

⁸ Voetnoot 60 van het geciteerde advies: Zie o.m. advies 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (Parl. St. Senaat, 2001-02, nr. 2-1235/1, 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (Parl. St. W.G.R., 2003-04, nr. 575/1, 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (Parl. St. Senaat, 2004-05, nr. 957/1).

⁹ Voetnoot 61 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

¹⁰ Advies 44.028/AV van 29 januari 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juni 2008 'houdende instemming met het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met de Slotakte, gedaan te Lissabon op 13 december 2007', opmerking 28, Parl. St. Senaat 2007-08, nr. 4-568/1, 355-356; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/44028.pdf>; zie eveneens advies 51.151/VR van 3 april 2012 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 20 juni 2012 'houdende instemming met het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012', Parl. St. Senaat 2011-12, nr. 5-1598/001, 40-41; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/51151.pdf>, onder "Algemene opmerkingen", punt 1.2.

3.4. En ce qui concerne les modifications apportées à l'Accord en application de son article 19, paragraphes 2 et 3, il y a lieu d'observer en outre:

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

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

— qu'à l'instar de l'Accord, elles doivent être publiées au *Moniteur belge*¹¹.

3.5. Il ressort par ailleurs de l'article 19, paragraphe 4, de l'Accord que son annexe peut être modifiée par un arrangement administratif entre les autorités aéronautiques.

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

L'article 19, paragraphe 4, de l'Accord ne suscite pas de problème de principe, eu égard à l'objet clairement délimité

3.4. Wat betreft de wijzigingen die met toepassing van artikel 19, leden 2 en 3, in de Overeenkomst worden aangebracht, dient bovendien te worden opgemerkt dat:

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

— bij het tot stand komen ervan de procedures die bij verordening (EG) 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' zijn ingesteld, moeten worden gevolgd;

— dat ze, net zoals de Overeenkomst, moeten worden bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.¹¹

3.5. Voorts blijkt uit artikel 19, lid 4, van de Overeenkomst dat de bijlage bij die Overeenkomst kan worden gewijzigd bij een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

Die bijlage definieert de vliegroutes waarop de in de Overeenkomst bepaalde exploitatierechten betrekking hebben.

Artikel 19, lid 4, van de Overeenkomst doet geen principiële probleem rijzen, gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van

¹¹ Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR, avec référence à l'avis n° 50.621/3 donné le 13 décembre 2011 sur un avant-projet devenu la loi du 19 juillet 2013 'portant assentiment à la Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles, et à l'Annexe, adoptées à Paris le 20 octobre 2005', *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2025/1, pp. 26-28, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/50621.pdf>; l'avis n° 54.630/VR donné le 14 janvier 2014 sur un avant-projet devenu le décret du 25 avril 2014 'portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République d'Albanie sur le transport international par la route, signé à Tirana le 25 avril 2006', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2013-2014, n° 2444/1, pp. 27-35, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/54630.pdf>

¹¹ Zie in die zin advies 57.108/VR, met verwijzing naar advies 50.621/3 van 13 december 2011 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 19 juli 2013 'houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005', *Parl. St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/50621.pdf>, en advies 54.630/VR, op 14 januari 2014 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 25 april 2014 'houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Albanië betreffende het internationaal wegvervoer, ondertekend in Tirana op 25 april 2006', *Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2444/1, 27-35, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/54630.pdf>

des modifications ou ajouts que cette disposition autorise¹². Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'accords internationaux modifiant l'Accord, il y a lieu, conformément aux principes rappelés ci-avant¹³, de prévoir expressément dans l'avant-projet que le législateur donne son assentiment préalable aux modifications qui sont apportées à l'annexe de l'Accord, conformément à l'article 19, paragraphe 4, de celui-ci. L'article 3 de l'avant-projet satisfait à cette exigence.

Enfin, les observations formulées sous le point 3.4 ci-avant valent également pour les modifications apportées à l'annexe à l'Accord en application de l'article 19, paragraphe 4, de celui-ci.

PUBLICATION DES NORMES VISÉES PAR L'ACCORD

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

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

¹² Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR, avec référence à l'avis n°s 37.954-37.970-37.977-37.978/AG, donné le 15 février 2005 sur:

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

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

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

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

¹³ Voir le point 3.2.

de wijzigingen of aanvullingen die krachtens deze bepaling zijn toegestaan.¹² Daar het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging van de Overeenkomst, dient evenwel, overeenkomstig de hierboven aangehaalde beginselen,¹³ in het voorontwerp uitdrukkelijk te worden bepaald dat de wetgever vooraf instemt met de wijzigingen die in de bijlage bij de Overeenkomst worden aangebracht overeenkomstig artikel 19, lid 4, ervan. Artikel 3 van het voorontwerp voldoet aan dat vereiste.

Ten slotte gelden de opmerkingen die hierboven in punt 3.4 zijn geformuleerd, ook voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 19, lid 4, van de Overeenkomst in de bijlage bij de Overeenkomst worden aangebracht.

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

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

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

¹² Zie in die zin advies 57.108/VR, met verwijzing naar de adviezen 37.954-37.970-37.977-37.978/AV, gegeven op 15 februari 2005 over

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

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

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

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

¹³ Zie punt 3.2.

Il convient de rappeler à cet égard que selon la jurisprudence constante de la Cour de cassation, à défaut d'une publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont en principe pas opposables aux particuliers¹⁴.

Ce n'est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces modifications¹⁵ ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire¹⁶ que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est actuellement pas le cas¹⁷.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET DE LOI

INTITULÉ

5. Selon son intitulé, le traité auquel il est donné assentiment est un "Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République gabonaise relatif aux services de transport aérien", fait à Bruxelles le 28 mai 2018.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat die bepalingen volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie in beginsel niet aan particulieren tegenstelbaar zijn wanneer ze niet in het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt.¹⁴

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou alleen dan geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt¹⁵ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien,¹⁶ wat thans niet het geval is.¹⁷

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN WET

OPSCHRIFT

5. Volgens het opschrift van de Overeenkomst waaraan instemming wordt verleend, gaat het om een "Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Gabon betreffende de luchtdiensten", gedaan te Brussel op 28 mei 2018.

¹⁴ Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, pp. 565-567, note J. Verhoeven.

¹⁵ Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. Haubert et C. Debroux, "L'application du droit international par le juge administratif", *A.P.T.*, 1998, p. 95). Voir toutefois l'avis n° 47.054/1 donné le 15 octobre 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 2 juillet 2010 'portant consentement au Traité portant révision du Traité instituant l'Union économique Benelux, conclu le 3 février 1958, au Protocole relatif aux privilèges et immunités de l'Union Benelux et à la Déclaration, signée à 's-Gravenhage le 17 juin 2008', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2009-2010, n° 324/1, p. 66, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/47054.pdf>

¹⁶ Voir à cet égard l'avis n° 47.092/4 donné le 23 septembre 2009 sur un avant-projet devenu la loi du 24 avril 2014 'relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime', *Doc. parl.*, Chambre, 2013-2014, n° 53-3381/1, pp. 12 et 13, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/47092.pdf>

¹⁷ Concernant l'opposabilité d'annexes de la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J. (gde ch.), arrêt *Heinrich c. Autriche*, 10 mars 2009, C-345/06, ECLI:EU:C:2009:140. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145.819, SA Heli Service Belgium.

¹⁴ Cass. 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. Verhoeven.

¹⁵ Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. Haubert en C. Debroux, "L'application du droit international par le juge administratif", *APT* 1998, 95). Zie evenwel advies 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 'houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in 's Gravenhage op 17 juni 2008', *Parl. St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47054.pdf>

¹⁶ Zie in dat verband advies 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 'betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart', *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 53-3381/001, 12-13, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47092.pdf>

¹⁷ Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie onder meer HvJ (grote kamer) 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich v. Oostenrijk*, ECLI:EU:C:2009:140. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145.819, NV Heli Service Belgium.

Bien que cet intitulé doive être reproduit aux articles 2 et 3 de l'avant-projet¹⁸, l'occasion est aussi mise ici à profit pour rappeler que, si les traités sont, certes, conclus par les organes compétents du pouvoir exécutif, ceux-ci le font toutefois au nom des personnes morales dont ils constituent le pouvoir exécutif ou pour lesquelles ils interviennent. En l'occurrence, les parties contractantes sont, dès lors, l'État belge¹⁹ et la République gabonaise (et donc pas les gouvernements du Royaume de Belgique et de la République gabonaise)²⁰.

ANNEXES

6. L'Accord auquel il est donné assentiment a été fait uniquement en langue française. La version en langue néerlandaise, jointe à l'avant-projet, doit mentionner qu'elle n'en constitue qu'une traduction.

*

Le greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le président,

Martine BAGUET

Hoewel dat opschrift letterlijk moet worden overgenomen in de artikelen 2 en 3 van het voorontwerp,¹⁸ wordt de gelegenheid hier ook te baat genomen om te onderstrepen dat verdragen weliswaar worden gesloten 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 casu* zijn de overeenkomstsluitende partijen derhalve de Belgische Staat¹⁹ en de Republiek Gabon (en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België en van de Republiek Gabon).²⁰

BIJLAGEN

6. De Overeenkomst waaraan instemming wordt verleend, is alleen in het Frans opgemaakt. In de Nederlandse versie van de Overeenkomst, die bij het voorontwerp is gevoegd, moet worden vermeld dat het louter om een vertaling gaat.

*

De griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De voorzitter,

Martine BAGUET

¹⁸ La version française de l'article 3 de l'avant-projet sera corrigée sur ce point.

¹⁹ En vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution, c'est du reste le Roi, et non le gouvernement, qui conclut les traités.

²⁰ Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR, avec référence à l'avis n° 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, n° 5-2204/1, pp. 51 à 54, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/53285.pdf>

¹⁸ De Franse tekst van artikel 3 van het voorontwerp moet op dat punt worden verbeterd.

¹⁹ Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet is het trouwens de Koning, en niet de regering, die de verdragen sluit.

²⁰ Zie in die zin advies 57.108/VR, met verwijzing naar advies 53.285/3 van 29 mei 2013 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 26 november 2013 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Volksrepubliek China tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting inzake belastingen naar het inkomen, gedaan te Brussel op 7 oktober 2009', *Parl. St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2204/1, 51-54; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/53285.pdf>

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République gabonaise relatif aux services de transport aérien, fait à Bruxelles le 28 mai 2018, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 19, paragraphe 4, de l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République gabonaise relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 28 mai 2018, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 7 avril 2023

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

Hadja Lahbib

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Gabon betreffende de luchtdiensten, gedaan te Brussel op 28 mei 2018, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen aan de Bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 19, lid 4, van de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Gabon betreffende de luchtdiensten, gedaan te Brussel op 28 mei 2018, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 7 april 2023

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja Lahbib

ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE GABONAISE
RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AERIEN

**ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE GABONAISE
RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AERIEN**

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE GABONAISE

DENOMMES CI-APRES “LES PARTIES CONTRACTANTES”,

ETANT PARTIES à la Convention relative à l’aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

DESIREUX de conclure un Accord complétant ladite Convention afin d’établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES :

ARTICLE 1

DEFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires:
 - a) le terme Convention désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux Annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;
 - b) L'expression autorités aéronautiques désigne, pour le Royaume de Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transport, et pour la République Gabonaise, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ou, pour l'une et l'autre, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions analogues;
 - c) L'expression "transporteur aérien désigné" désigne un transporteur aérien désigné conformément à l'article 3 du présent Accord;
 - d) Le terme "territoire" a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;
 - e) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "transporteur aérien" et "escale non commerciale" ont respectivement le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;
 - f) L'expression "routes spécifiées" désigne les routes figurant au tableau des routes;
 - g) L'expression "services agréés" désigne les services aériens réguliers de transport, distinct ou combiné, de passagers, de courrier et de fret, effectués moyennant rétribution sur les routes spécifiées;
 - h) Le terme "tarif" désigne les prix facturés par les transporteurs aériens, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier;
 - i) 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;
 - j) L'expression "redevances d'usage" désigne la redevance imposée aux transporteurs aériens par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison;
 - k) Le terme "Accord" désigne le présent Accord, ses Annexes et toutes modifications à l'Accord ou à ses Annexes convenues conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.

2. L'Annexe forme partie intégrante du présent Accord. Toute référence à l'Accord porte également sur son Annexe, sauf dispositions contraires expressément convenues.

ARTICLE 2

OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après aux fins des services aériens internationaux, réguliers ou non, effectués par les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante:
 - a) le droit de survoler son territoire sans atterrir;
 - b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.
2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés au présent Accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées. Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, un transporteur aérien désigné par une Partie contractante a, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, le droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points mentionnés pour ladite route spécifiée afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante.
3. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant au transporteur aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, moyennant location ou rémunération, des passagers, leurs bagages ou du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

ARTICLE 3

DESIGNATION ET AUTORISATION DES TRANSPORTEURS AERIENS

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante un ou plusieurs transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées. Ces désignations sont faites par la voie diplomatique.
2. Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent Article et sur demande du transporteur aérien désigné présentée dans la forme et selon les modalités prescrites, les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent dans les délais les plus brefs les autorisations d'exploitation appropriées, à condition:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Royaume de Belgique:
 - i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire du Royaume de Belgique au sens du traité instituant l'Union européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire; et
 - ii. que le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et que les Autorités Aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation; et
 - iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou leurs ressortissants, et soit soumis à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants.
 - b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République Gabonaise:
 - i. que le transporteur aérien soit établi sur le territoire de la République Gabonaise et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République Gabonaise; et
 - ii. que la République Gabonaise exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien; et
 - iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République Gabonaise, les Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et/ou par des ressortissants de ces Etats, et soit soumis à un contrôle effectif de la République Gabonaise, des Etats membres de la CEMAC et/ou des ressortissants de ces Etats.
 - c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention; et
 - d) que les normes énoncées aux Articles 8 et 18 soient appliquées et mises en œuvre.
3. Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord.

ARTICLE 4

REVOCATION OU SUSPENSION D'UNE AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits accordés par le présent Accord à un transporteur aérien désigné par l'autre Partie contractante ou d'imposer à l'exercice de ces droits les conditions qu'elle estime nécessaires lorsque:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Royaume de Belgique:
 - i. le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire du Royaume de Belgique au sens du traité instituant l'Union européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire; ou
 - ii. le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou les Autorités Aériennes compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation; ou
 - iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou leurs ressortissants, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants.
 - b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République Gabonaise:
 - i. le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de la République Gabonaise ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République Gabonaise; ou
 - ii. la République Gabonaise n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien; ou
 - iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République Gabonaise, les Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et/ou par des ressortissants de ces Etats, et n'est pas soumis à un contrôle effectif de la République Gabonaise, des Etats membres de la CEMAC et/ou des ressortissants de ces Etats.
 - c) le transporteur aérien ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et uniformément appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits;
 - d) dans tous les cas où les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux Articles 8 et 18, ne sont pas appliquées et mises en œuvre.
2. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions auxdits lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, ce droit n'est exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent se tenir dans les trente (30) jours suivant la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, sauf accord contraire entre les deux Parties contractantes.

ARTICLE 5

PRINCIPES REGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AGREES

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs, les points intermédiaires et au-delà tels que définis par le présent Accord et son Annexe. Chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteurs aériens désignés fonctionnent dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.
2. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, des capacités et des tarifs appropriés entre le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier et afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens, entre les territoires des Parties contractantes.

ARTICLE 6

APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante et sont appliqués à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.
2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, des bagages, des équipages et du fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages et fret du ou des transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, lors de l'entrée sur le territoire ou de la sortie du territoire d'une Partie contractante.
3. Les lois et règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux analogues, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et au courrier transportés par ces aéronefs.

ARTICLE 7

CERTIFICATS DE NAVIGABILITE, BREVETS D'APTITUDE ET LICENCES

1. La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes qui peuvent être instituées en application de la Convention.
2. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.
3. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon les normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 19 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 4 du présent Accord.

ARTICLE 8

SECURITE DE L'AVIATION

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande.
2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans le domaine mentionné au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante adopte des mesures correctives en conséquence. Si l'autre Partie contractante ne prend pas des mesures dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent Accord.
3. Nonobstant les obligations énoncées par l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par le ou les transporteurs aériens d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie contractante à un examen 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 ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection au sol » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable.

4. Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne lieu à:
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effective de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, la Partie contractante qui effectue l'inspection est, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son opérateur ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention.
5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par le ou les transporteurs aériens d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante a toute latitude d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.
6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un ou de plusieurs transporteurs aériens.
7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister.
8. Si le Royaume de Belgique a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République Gabonaise au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de critères de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

ARTICLE 9

REDEVANCES D'USAGE

1. Les redevances d'usage qui peuvent être perçues par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante auprès du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des installations et services aéroportuaires et des installations de sécurité, de sûreté, de navigation aérienne et autres qui relèvent de leur autorité doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires et faire l'objet d'une répartition équitable entre les catégories d'usagers. Elles ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont perçues au titre de l'utilisation desdits services et installations par n'importe quel autre transporteur aérien qui exploite des services similaires ou analogues.

2. Ces redevances peuvent refléter, sans toutefois excéder, une part équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services aéroportuaires ainsi que des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. Les installations et services pour lesquels des redevances sont perçues sont fournis sur une base efficace et économique. Les autorités ou organismes compétents de chaque Partie contractante notifient au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante tout projet de modification significative de ces redevances; cette notification doit intervenir dans un délai raisonnable précédant l'entrée en vigueur de ladite modification. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens ou leurs organisations représentatives qui utilisent les services et installations, en cas d'augmentation des redevances.

ARTICLE 10

DROITS DE DOUANE ET TAXES

1. A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services aériens internationaux par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces détachées, y compris les moteurs, et provisions de bord (y compris mais de manière non limitative la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), leurs équipements et les autres produits destinés à être utilisés ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploitant un service aérien international sont, à titre temporaire, en attente de leur réexportation et sur la base de la réciprocité, admis en exemption de tous droits de douane, restrictions à l'importation, impôts réels, taxes sur le capital, droits d'inspection, droits d'accise et droits ou redevances analogues perçus par les autorités nationales ou locales, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.
2. Sont également exemptés, sur la base de la réciprocité, des impôts, droits, frais d'inspection et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services rendus:
 - a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont prises à bord;
 - b) les équipements normaux et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux;
 - c) les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils sont pris à bord;

- d) les imprimés, documents et matériel publicitaires promotionnels, y compris mais non uniquement les horaires, brochures et imprimés, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement à bord des aéronefs par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante.
3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.
 4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante des contrats en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des produits mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.
 5. En application de la réglementation européenne en la matière, aucune disposition du présent Accord n'empêche le Royaume de Belgique d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République Gabonaise qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire du Royaume de Belgique et d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

ARTICLE 11

ACTIVITES COMMERCIALES

1. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.
2. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.
3. 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.
4. 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 un 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.
5. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante.

6. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire, pendant de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante pour ses activités.
7. Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès du transporteur aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par ce transporteur aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.
8. Sur la base de la réciprocité, le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, en conséquence, le droit d'ouvrir et de conserver sur le territoire de l'autre Partie contractante des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.
9. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services autorisés sur les routes spécifiées, à condition que tous les transporteurs aériens parties à de tels accords :
 - (a) disposent des autorisations adéquates;
 - (b) satisfont aux critères normalement applicables à de tels accords, tout transporteur aérien désigné d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de code ou de location,
 - i. avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties; et
 - ii. avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers, à condition que ce pays autorise ou admette des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination ou en provenance de ce pays ou passant par ce pays.

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

ARTICLE 12

TRANSFERT DES EXCEDENTS DE RECETTES

1. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité et sur demande, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer vers le ou les territoires de leur choix l'excédent des recettes locales tirées de la vente de services de transport aérien et des activités connexes sur le territoire de l'autre Partie contractante. Sa conversion et son transfert sont autorisés promptement, sans restriction ni imposition, au taux de change applicable aux transactions courantes et aux transferts à la date à laquelle le transporteur aérien en fait la demande initiale.

2. Chaque Partie contractante accorde au(x) transporteur(s) aérien(s) désignés de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités de transport (y compris les achats de carburant) et avec les autres activités liées au transport aérien.
3. Dans la mesure où les règlements financiers entre les Parties contractantes sont régis par un accord particulier, ledit accord s'applique.

ARTICLE 13

SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie Contractante, et, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, du droit de l'Union Européenne, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance ou, à son gré, de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Lorsque les lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto-assistance et lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les prestataires d'assistance en escale, chaque transporteur désigné est traité de manière non-discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

ARTICLE 14

TARIFS

1. Les tarifs à appliquer par le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques des services, le taux des commissions, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres transporteurs aériens. Les Autorités Aéronautiques des deux Parties contractantes s'assurent que les transporteurs aériens désignés respectent les critères énoncés ci-dessus.
2. Les tarifs sont soumis aux 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.
3. 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, sans préjuger de l'application des dispositions de l'article 5 du présent Accord, 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. Le cas échéant, les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de déterminer les tarifs par accord entre elles.

4. 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 3 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.
5. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur sauf s'il est retiré par le ou les transporteurs aériens désignés concernés jusqu'à sa date limite de validité ou à l'approbation de nouveaux tarifs. Toutefois, des tarifs ne sauraient être maintenus en vigueur en vertu du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois suivant la date à laquelle ils auraient dû venir à expiration, sauf accord spécifique des Parties contractantes. Les Autorités Aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent cependant désapprouver des tarifs qui sont déraisonnablement discriminatoires, exagérément élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante, ou artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, ou qui sont susceptibles d'entraîner une situation de dumping.

ARTICLE 15

APPROBATION DES PROGRAMMES D'EXPLOITATION

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

ARTICLE 16

TRANSIT

1. Les passagers et le fret en transit via le territoire d'une Partie contractante sont soumis à des contrôles simplifiés.
2. Le fret et les bagages en transit via le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

ARTICLE 17**STATISTIQUES**

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ou leur font communiquer, à leur demande, par leur(s) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) les documents statistiques qui peuvent être raisonnablement nécessaires pour examiner l'exploitation des services agréés.

ARTICLE 18**SURETE DE L'AVIATION**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables; elles exigent que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et, dans le cas du Royaume de Belgique, que les exploitants qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute divergence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays, conformément à l'article 6 du présent Accord. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.
5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.
6. Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie contractante. Sans préjuger des dispositions de l'article 4 du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif de suspension des droits accordés aux Parties contractantes en vertu du présent Accord. En cas d'urgence constituée par une menace directe et exceptionnelle pour la sûreté de passagers, d'équipages ou d'aéronefs d'une Partie contractante et si l'autre Partie contractante ne s'est pas acquittée comme il convient des obligations qui découlent pour elle des paragraphes 4 et 5 du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement, à titre provisoire, les mesures de protection appropriées pour parer à cette menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article en matière de sûreté.

ARTICLE 19

CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS

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

4. Les deux parties conviennent que le tableau de routes repris en Annexe peut-être modifié par un arrangement administratif, moyennant accord entre les autorités aéronautiques.

ARTICLE 20

REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.
2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.
3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.
4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties contractantes qui les ont désignés. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.
5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.
6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord.

ARTICLE 21**ACCORDS MULTILATERAUX**

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

ARTICLE 22**DENONCIATION**

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

ARTICLE 23**ENREGISTREMENT****AUPRES DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 24**ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent Accord abroge et remplace l'Accord relatif au transport aérien signé à Bruxelles le 28 juin 1974 entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République Gabonaise.

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

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

FAIT à Bruxelles, le 28 mai 2018, en deux originaux, en langue française.

ANNEXE

TABLEAU DE ROUTES

Pour la partie Belge:

• Points en Belgique:	○ Tous points
• Points intermédiaires:	○ Tous points <i>(A notifier avant chaque saison IATA)</i>
• Points au Gabon:	○ Libreville
• Points au delà:	○ Tous points <i>(A notifier avant chaque saison IATA)</i>

Pour la partie Gabonaise:

• Points au Gabon:	○ Tous points
• Points intermédiaires:	○ Tous points <i>(A notifier avant chaque saison IATA)</i>
• Points en Belgique:	○ Tous points en Belgique
• Points au delà:	○ Tous points <i>(A notifier avant chaque saison IATA)</i>

VERTALING

OVEREENKOMST

TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK GABON

BETREFFENDE DE LUCHTDIENSTEN

**OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE REGERING VAN DE REPUBLIEK GABON
BETREFFENDE DE LUCHTDIENSTEN**

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK GABON

HIERNA “OVEREENKOMSTSLUITENDE PARTIJEN” GENOEMD;

PARTIJEN ZIJNDE bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld,

VERLANGENDE een Overeenkomst te sluiten, ter aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

ARTIKEL 1

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

1. Voor de toepassing van deze Overeenkomst, behoudens andersluidende bepalingen:
 - 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 door beide Overeenkomstsluitende Partijen werden bekrachtigd;
 - b) De uitdrukking luchtvaartautoriteiten betekent voor het Koninkrijk België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor de Republiek Gabon, de Agence Nationale de l'Aviation Civile of in beide gevallen, iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld of gelijksoortige functies te vervullen;
 - c) De uitdrukking “aangewezen luchtvaartmaatschappij” betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen in overeenstemming met artikel 3 van deze Overeenkomst;
 - d) De uitdrukking “grondgebied” heeft dezelfde betekenis als in artikel 2 van het Verdrag;
 - e) De uitdrukkingen “luchtdienst”, “internationale luchtdienst”, “luchtvaartmaatschappij” en “landing voor andere dan verkeersdoeleinden” hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in artikel 96 van het Verdrag;
 - f) De uitdrukking “omschreven routes” betekent de routes die op de routetabel vermeld staan;
 - g) De uitdrukking “overeengekomen diensten” betekent de geregelde luchtdiensten die tegen betaling op de omschreven routes voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, worden uitgevoerd;
 - h) De uitdrukking “tarief” betekent de door de luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of via hun agenten aangerekende prijs die moet worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht alsook de voorwaarden die erop van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor agentschapsdiensten maar met uitsluiting van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
 - i) De uitdrukking “Verandering van vliegtuigtype” betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route luchtvaartuigen van een andere capaciteit worden ingezet dan op een ander deel van de route;
 - j) De uitdrukking “gebruiksvergoedingen” betekent de vergoedingen die door de bevoegde autoriteiten aan de luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd voor het gebruik van een luchthaven of luchtvaartinstallaties door luchtvaartuigen, hun bemanningen, passagiers of vracht;
 - k) De uitdrukking “Overeenkomst” betekent deze Overeenkomst, haar Bijlagen en alle wijzigingen aan de Overeenkomst of aan haar Bijlagen die krachtens de bepalingen van artikel 20 van deze Overeenkomst worden overeengekomen.
2. De Bijlage maakt integraal deel uit van deze Overeenkomst. Elke verwijzing naar deze Overeenkomst slaat ook op haar Bijlage, tenzij uitdrukkelijk anders werd overeengekomen.

ARTIKEL 2

VERLENING VAN RECHTEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van al dan niet geregelde internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij:
 - a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b) om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst vermelde rechten voor het ontwikkelen en uitvoeren van internationale geregelde luchtdiensten op de omschreven routes. Behoudens het in lid 1 van dit artikel bedoelde rechten heeft een door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen, in het kader van de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, bestemd voor of afkomstig uit het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.
3. Geen enkele bepaling van deze Overeenkomst wordt geacht aan een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, passagiers, bagage, 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 EN MACHTIGING VAN DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de omschreven routes. Deze aanwijzingen worden via diplomatieke weg bevestigd.
2. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een van de Overeenkomstsluitende Partijen ingevolge het eerste lid van dit Artikel en op verzoek van de aangewezen luchtvaartmaatschappij overeenkomstig de voorschriften en in de vereiste vorm, verlenen de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij zonder verwijl de vereiste exploitatievergunningen, voor zover:
 - a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd krachtens het Verdrag betreffende de Europese Unie en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Gemeenschapsrecht beschikt; en

- ii. 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 Luchtvaartautoriteiten duidelijk geïdentificeerd zijn in de aanwijzing, en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of onderdanen van dergelijke staten.
- b) in het geval van een door de Republiek Gabon aangewezen luchtvaartmaatschappij:
- i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Republiek Gabon is gevestigd en over een geldige exploitatievergunning beschikt overeenkomstig het recht dat in de Republiek Gabon van toepassing is; en
 - ii. de Republiek Gabon een daadwerkelijke reglementaire controle op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en in stand houdt; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door de Republiek Gabon, Lidstaten van de Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) en/of onderdanen van dergelijke staten.
- c) de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die door de wetten en voorschriften worden opgelegd en die normaal en redelijkerwijs worden toegepast op internationale luchtdiensten door de Overeenkomstsluitende Partij die de aanvragen overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag onderzoekt; en
- d) de normen bedoeld in de Artikelen 8 en 18 worden nageleefd en toegepast.
3. Wanneer een luchtvaartmaatschappij zo werd aangewezen en gemachtigd, mag zij op ieder tijdstip de exploitatie van de overeengekomen diensten aanvangen, mits ze de bepalingen van deze Overeenkomst naleeft.

ARTIKEL 4

INTREKKING OF OPSCHORTING VAN EEN EXPLOITATIEVERGUNNING

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken, de krachtens deze Overeenkomst verleende rechten aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten of geachte nodige voorwaarden aan de uitoefening van deze rechten te verbinden:
- a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
- i. indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van België is gevestigd krachtens het Verdrag betreffende de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Gemeenschapsrecht; of

- ii. indien er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant of dat de bevoegde Luchtvaartautoriteiten niet duidelijk in de aanwijzing zijn geïdentificeerd; of
 - iii. indien de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of onderdanen van dergelijke staten.
- b) in het geval van een door de Republiek Gabon aangewezen luchtvaartmaatschappij:
- i. indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van de Republiek Gabon is gevestigd of over geen geldige exploitatievergunning beschikt overeenkomstig het recht dat in de Republiek Gabon van toepassing is; of
 - ii. indien de Republiek Gabon geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitoefent of in stand houdt; of
 - iii. indien de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door de Republiek Gabon, Lidstaten van de Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) en/of onderdanen van dergelijke staten.
- c) indien de luchtvaartmaatschappij de wetten en voorschriften die normaal en eenvormig worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten door de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, niet naleeft;
- d) in alle gevallen waarin de normen van deze Overeenkomst, inzonderheid van artikel 8 en 18 niet worden nageleefd en toegepast.
2. Tenzij de intrekking, de opschorting of de oplegging van voorwaarden zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel onmiddellijk noodzakelijk is teneinde nieuwe inbreuken op bovengenoemde wetten en voorschriften of bepalingen van deze Overeenkomst te voorkomen, wordt dit recht slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit overleg moet plaatsvinden binnen dertig (30) dagen na de datum van het verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen anders overeenkomen.

ARTIKEL 5

PRINCIPES VOOR HET EXPLOITEREN VAN DE OVEREENGEKOMEN DIENSTEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen billijke en gelijke concurrentievoorwaarden krijgen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen hun respectieve grondgebieden, de tussenliggende en verder gelegen punten bedoeld in deze Overeenkomst en haar bijlage. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) handelen volgens voorwaarden waardoor dit principe kan worden nageleefd en neemt, indien nodig, maatregelen om deze naleving te waarborgen.

2. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen op de omschreven routes tussen hun respectief grondgebied dienen te worden afgestemd op de vervoersbehoeften van de klanten, en hebben als voornaamste doel de verschaffing van capaciteit en aangepaste tarieven die voldoen 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 alsook de bevordering van de harmonieuze ontwikkeling van luchtdiensten tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 6

TOEPASSING VAN DE WETTEN EN VOORSCHRIFTEN

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen die internationale luchtdiensten uitvoeren of betreffende de exploitatie en het vliegen met zulke luchtvaartuigen tijdens hun verblijf op haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij en worden op deze luchtvaartuigen toegepast bij het binnenkomen in, het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.
2. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen in of het verlaten van haar grondgebied dienen door de aangewezen maatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot bagage en vracht aan boord van de luchtvaartuigen te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.
3. De in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde wetten en voorschriften zijn dezelfde die van toepassing zijn op de nationale luchtvaartuigen die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoeren alsmede op passagiers, hun bagage, bemanningen, vracht en post die door deze luchtvaartuigen worden vervoerd.

ARTIKEL 7

BEWIJZEN VAN LUCHTWAARDIGHEID, BEWIJZEN VAN GESCHIKTHEID EN VERGUNNINGEN

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig haar wetten en voorschriften worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits de uitreikings- of geldigheidscriteria voor zodanige bewijzen of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht de geldigheid van bewijzen van geschiktheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt niet te erkennen voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

3. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 19 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 4 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 met betrekking tot luchtvaartinstallaties, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie daarvan. Dit overleg zal plaatsvinden binnen dertig (30) dagen te rekenen vanaf de datum van dat verzoek.
2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor het in het eerste lid bedoelde gebied veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag op dat ogenblik vastgestelde minimumnormen, niet effectief vereist en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien deze andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen een redelijke termijn en, in elk geval, binnen vijftien (15) dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere termijn adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van Artikel 4 van deze Overeenkomst.
3. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door de luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd of gehuurd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van deze 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 (verder 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 op dat ogenblik niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag vastgestelde minimumnormen, of
 - b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er op dat ogenblik gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag 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, zijn exploitant of tot de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, niet gelijk zijn aan noch hoger liggen dan de volgens het Verdrag vastgestelde minimumnormen.

5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 3 hierboven geweigerd wordt, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 4 hierboven ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.
6. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de exploitatie door een luchtvaartmaatschappij of verschillende luchtvaartmaatschappijen.
7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met het lid 2 of 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 uitgeoefend en in stand gehouden wordt door een andere Lidstaat van de Europese Unie, zijn de rechten van de Republiek Gabon krachtens dit artikel ook van toepassing op de vaststelling, toepassing en invoering van veiligheidscriteria door deze Lidstaat van de Europese Unie en op de exploitatievergunning van deze luchtvaartmaatschappij.

ARTIKEL 9

GEBRUIKSVERGOEDINGEN

1. De vergoedingen die door de bevoegde autoriteiten of instellingen van een Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij kunnen worden opgelegd voor het gebruik van luchthaveninstallaties en -diensten, alsook van veiligheids-, beveiligings- en andere luchtvaartvoorzieningen waarop ze toezicht hebben, moeten rechtvaardig, redelijk en niet discriminerend zijn en ook op billijke manier tussen de categorieën van gebruikers worden verdeeld. Ze mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchtvaartdiensten en -installaties aan enig andere luchtvaartmaatschappij die identieke of soortgelijke internationale diensten uitvoert.
2. Deze vergoedingen mogen een billijk gedeelte van de totale kostprijs voor de terbeschikkingstelling van luchthaveninstallaties en -diensten alsmede veiligheids-, beveiligings- en luchtvaartvoorzieningen weerspiegelen, zonder deze kostprijs nochtans te overschrijden. De installaties en diensten waarvoor een vergoeding wordt geïnd, worden op een doeltreffende en economische wijze ter beschikking gesteld. De bevoegde autoriteiten of instellingen van elke Overeenkomstsluitende Partij brengen ter kennis van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) elk voornemen tot belangrijke wijziging van deze vergoedingen; deze kennisgeving moet binnen een redelijke termijn de inwerkingtreding van deze wijziging voorafgaan. Bij verhoging van de vergoedingen bevordert elke Overeenkomstsluitende Partij het overleg tussen de op haar grondgebied bevoegde autoriteiten of instellingen en de luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken of hun representatieve organisaties.

ARTIKEL 10**DOUANERECHTEN EN HEFFINGEN**

1. De luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een Overeenkomstsluitende Partij voor internationale luchtdiensten worden geëxploiteerd, alsmede hun gewone uitrusting, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, boordproviand (hierin op niet-limitatieve wijze begrepen voedsel, drank, alcohol, tabakswaaren en andere artikelen die in beperkte hoeveelheden tijdens de vlucht worden verbruikt door of verkocht aan de passagiers), uitrustingen en andere producten die uitsluitend bestemd voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen die voor internationale luchtdiensten worden ingezet, worden bij aankomst op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij tijdelijk, in afwachting van hun wederuitvoer en op basis van wederkerigheid, vrijgesteld van douanerechten, importbeperkingen, zakelijke belastingen, vermogensbelasting, inspectievergoedingen, accijnzen en gelijkaardige nationale of plaatselijke rechten of vergoedingen, voor zover deze uitrustingen en verbruiksvoorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven.
2. De bij het eerste lid van dit artikel op basis van wederkerigheid toegekende vrijstellingen van belastingen, rechten, inspectiekosten en vergoedingen, met uitzondering van vergoedingen voor geleverde diensten, zijn ook van toepassing op:
 - a) boordproviand dat wordt ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en bij vertrek binnen redelijke grenzen voor gebruik aan boord wordt genomen van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij die internationale luchtdiensten uitvoeren, zelfs wanneer dit boordproviand bestemd is voor gebruik op een gedeelte van het traject boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar het aan boord wordt genomen;
 - b) normale uitrusting en reserveonderdelen met inbegrip van motoren, die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden binnengebracht voor het onderhoud, de maintenance, de herstelling en de bevoorrading van een luchtvaartuig van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die internationale luchtdiensten uitvoert;
 - c) brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij voor gebruik aan boord van een luchtvaartuig van een door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die internationale luchtdiensten uitvoert, zelfs wanneer deze voorraden bestemd zijn voor gebruik op een gedeelte van het traject boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord worden genomen;
 - d) drukwerk, documenten en reclamemateriaal, met inbegrip van, maar niet uitsluitend beperkt tot dienstregelingen, folders en drukwerk, die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden ingevoerd om kosteloos aan boord van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden verspreid.
3. Er mag worden vereist dat de in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde uitrustingen en verbruiksvoorraden onder het toezicht of de controle van de bevoegde autoriteiten worden geplaatst.

4. 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 het eerste en tweede lid van dit artikel.
5. Krachtens de Europese reglementering ter zake belet geen enkele bepaling van deze Overeenkomst dat het Koninkrijk België op niet-discriminerende wijze belastingen, heffingen, accijnzen, vergoedingen of kosten in rekening brengt voor de brandstof die op zijn grondgebied wordt geleverd voor gebruik door een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Gabon die een punt op het grondgebied van het Koninkrijk België verbindt met een punt op het grondgebied van een andere Lidstaat van de Europese Unie.

ARTIKEL 11

HANDELSACTIVITEITEN

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht op basis van wederkerigheid, kantoren voor de promotie en de verkoop van luchtdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vestigen.
2. Op basis van wederkerigheid hebben het beheer-, exploitatie- en commercieel personeel alsook alle andere gespecialiseerde personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de luchtdiensten van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een Overeenkomstsluitende Partij het recht op toegang en verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
3. 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 gemachtigd is om op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.
4. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd, de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.
5. Elke Overeenkomstsluitende Partij geeft, op basis van wederkerigheid, aan het nodige personeel van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij, toegang op haar grondgebied tot de luchthaven en tot de zones in verband met de exploitatie van de luchtvaartuigen, de bemanningen, de passagiers en de vracht van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
6. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent, op basis van wederkerigheid, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht, bijkomend personeel dat voor haar (hun) activiteiten vereist is, op haar grondgebied binnen te brengen en te laten verblijven, gedurende korte periodes die negentig (90) dagen niet overschrijden.

7. De Overeenkomstsluitende Partijen zorgen ervoor dat de passagiers, van om het even welke nationaliteit, vliegbiljetten bij de luchtvaartmaatschappij van hun keuze kunnen kopen in de plaatselijke valuta of naar goeddunken in een door de luchtvaartmaatschappij aanvaarde vrij inwisselbare valuta. Deze beginsels gelden ook voor het vervoer van vracht.
8. Op basis van wederkerigheid heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vliegbiljetten voor het vervoer van passagiers en vracht in de plaatselijke valuta of in iedere vrij inwisselbare valuta in haar eigen kantoren of via door haar naar keuze erkende vertegenwoordigers te verkopen. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij heeft bijgevolg het recht naar keuze nominatieve bankrekeningen in de valuta van de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij of in iedere vrij inwisselbare valuta op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te openen en te behouden.
9. In het raam van de exploitatie of het aanbod van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, op voorwaarde dat alle luchtvaartmaatschappijen, partijen bij zulke overeenkomsten,
 - a) over de geschikte vergunningen beschikken;
 - b) en aan de normaal op deze overeenkomsten van toepassing zijnde criteria voldoen, mag elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij handelssamenwerkingsakkoorden, inzonderheid over de reservering van capaciteit, gedeelde codes of verhuring sluiten,
 - i. met een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de ene of andere Overeenkomstsluitende Partij; en
 - ii. met een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van een derde land op voorwaarde dat dit land met gelijkaardige overeenkomsten tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en andere luchtvaartmaatschappijen op diensten naar, van of via dit land instemt of ze toelaat.

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

ARTIKEL 12

OVERMAAK VAN HET VERSCHIL TUSSEN ONTVANGSTEN EN UITGAVEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent, op basis van wederkerigheid, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en op hun verzoek, het recht tot het omzetten en vrijelijk overmaken naar een grondgebied naar keuze, van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door de verkoop van luchtdiensten en de uitvoering van aanverwante activiteiten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Het omwisselen en overmaken mag snel, zonder beperking of heffing, geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen en overmakingen op de dag waarop de luchtvaartmaatschappij de initiële aanvraag indient.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht hun ontvangsten verworven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij geheel of gedeeltelijk aan te wenden voor de

vereffening van alle uitgaven met betrekking tot hun vervoersactiviteiten (aankoop van brandstof inbegrepen) en andere met het luchtvervoer verbonden activiteiten.

3. In de mate dat een bijzondere overeenkomst financiële handelingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen regelt, is deze bijzondere overeenkomst van toepassing.

ARTIKEL 13

GRONDAFHANDELING

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

ARTIKEL 14

TARIEVEN

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van ene Overeenkomstsluitende Partij voor vervoer van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden toegepast, dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, het bedrag van de commissies, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen. De Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de bovenvermelde criteria naleven.
2. De tarieven moeten minstens dertig (30) dagen voor de geplande datum van hun inwerkingtreding aan 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.
3. 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, onverminderd de toepassing van de bepalingen van artikel 5 van deze Overeenkomst. Dit overleg zal plaatsvinden binnen dertig (30) dagen te rekenen vanaf ontvangst van dat verzoek. In voorkomend geval zien de Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen erop toe dat ze de tarieven onderling vaststellen.

4. Indien de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 20 van deze Overeenkomst.
5. Het overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgesteld tarief blijft van kracht tot de vervaldatum van zijn geldigheid of de goedkeuring van nieuwe tarieven, tenzij het door de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) wordt ingetrokken. Krachtens dit lid zouden tarieven nochtans niet langer dan twaalf (12) maanden na hun vervaldatum van kracht worden gehouden, behoudens bijzonder akkoord van de Overeenkomstsluitende Partijen. De Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen niettemin tarieven afkeuren wanneer deze tarieven onredelijk discriminatoir, extreem hoog of beperkend zijn wegens misbruik van machtspositie of kunstmatig laag worden gehouden door subsidies of directe of indirecte steunmaatregelen, of tot dumping kunnen leiden.

ARTIKEL 15

GOEDKEURING VAN DE EXPLOITATIEPROGRAMMA'S

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

ARTIKEL 16

DOORREIS

1. Passagiers en vracht in directe doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen zullen worden onderworpen aan een vereenvoudigde controle.
2. Vrucht en bagage in doorreis via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en vergoedingen.

ARTIKEL 17

STATISTIEKEN

De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij bezorgen, op verzoek, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, via hun aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de statistieken die redelijk nodig zijn in verband met de exploitatie van de overeengekomen diensten.

ARTIKEL 18

BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun wederzijdse verplichting om de beveiliging van de burgerluchtvaart te verzekeren tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst. Zonder het geheel van hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, in aanvulling op het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart voor ondertekening opengesteld te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, en elk andere multilaterale overeenkomst inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn toetreden.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerlijke luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartininstallaties en elke andere bedreiging van de beveiliging van de burgerluchtvaart, te voorkomen.
3. 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, in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; zij eisen dat de exploitanten van luchtvaartuigen die hun hoofdzetel voor hun exploitatie of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben en, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten die op zijn grondgebied gevestigd zijn en die een exploitatievergunning hebben in overeenstemming met het Europees Gemeenschapsrecht, alsook de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. De verwijzing in dit lid naar de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart bevat alle afwijking die door de betrokken Overeenkomstsluitende Partij werd betekend. Elke Overeenkomstsluitende Partij informeert van tevoren de andere Overeenkomstsluitende Partij van haar voornemen elke afwijking van deze bepalingen bekend te maken.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij spreekt af dat haar luchtvaartuigenexploitanten kunnen worden gehouden de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart na te leven bij het verlaten van of tijdens het verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, overeenkomstig de wetgeving van toepassing in dat land en artikel 6 van deze Overeenkomst. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat passende voorzieningen op haar grondgebied daadwerkelijk worden toegepast om de luchtvaartuigen te beschermen en hun passagiers, bemanningen, bagage, vracht en boordproviand voor het aan boord gaan of het laden te controleren.

Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot invoering van speciale maar redelijke beveiligingsvoorzieningen teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

5. 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 of luchtvaartinstallaties 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.
6. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij redelijke gronden heeft om te geloven dat de andere Overeenkomstsluitende Partij de bepalingen van dit artikel betreffende de luchtvaartbeveiliging niet heeft nageleefd, kan ze verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Onverminderd de bepalingen van artikel 4 van deze Overeenkomst, indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de vijftien (15) dagen vanaf de datum van het verzoek, vormt zulks een grond voor de opschorting van de rechten die deze Overeenkomst aan de Overeenkomstsluitende Partijen verleent. Bij dringende noodzaak in geval van regelrechte en uitzonderlijke dreiging voor de beveiliging van passagiers, bemanningen of luchtvaartuigen van een Overeenkomstsluitende Partij en wanneer de andere Overeenkomstsluitende Partij niet haar verplichtingen nakomt overeenkomstig het vierde en vijfde lid van dit artikel, kan een Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk voorlopige beschermingsmaatregelen treffen om het hoofd te bieden aan deze dreiging. De overeenkomstig dit lid genomen maatregelen worden opgeschort zodra de andere Overeenkomstsluitende Partij de bepalingen van dit artikel betreffende de beveiliging naleeft.

ARTIKEL 19

OVERLEG EN WIJZIGINGEN

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

- zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg van een Overeenkomstsluitende Partij.
3. Krachtens de bepalingen van het tweede lid van dit artikel worden de door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen amendementen of wijzigingen van deze Overeenkomst van kracht na bevestiging via diplomatieke weg.
 4. Beide Partijen komen overeen dat de routetabel in de Bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling, met het akkoord van de luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 20

REGELING VAN GESCHILLEN

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door rechtstreekse onderhandelingen tussen de luchtvaartautoriteiten te regelen, overeenkomstig de bepalingen van artikel 19 van deze Overeenkomst.
2. Indien de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen een regeling te treffen, kan naar een oplossing voor het geschil via diplomatiek overleg worden gezocht. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg van een Overeenkomstsluitende Partij.
3. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen zoals bedoeld in het eerste en tweede lid van dit artikel, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een door overleg gekozen persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsrechters. In dat geval wijst elke Overeenkomstsluitende Partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter, die geen onderdaan van een van de Overeenkomstsluitende Partijen mag zijn, wordt door de twee andere scheidsrechters gekozen en zal het scheidsgerecht voorzitten. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht; de derde scheidsrechter wordt aangewezen binnen zestig (60) dagen die volgen op de aanwijzing van de eerste twee scheidsrechters. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter aan te wijzen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsrechter of naargelang van het geval meerdere scheidsrechters te benoemen.
4. Het scheidsgerecht legt in alle vrijheid zijn procedureregels vast. De kosten van de nationale scheidsrechters zijn ten laste van de Overeenkomstsluitende Partijen die ze hebben aangewezen. Alle andere kosten van het scheidsgerecht zullen gelijkkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.
5. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing na te komen.

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

ARTIKEL 21

MULTILATERALE VERDRAGEN

Indien een algemeen multilateraal verdrag betreffende dezelfde materies beide Overeenkomstsluitende Partijen later bindt, hebben de bepalingen van een zodanig multilateraal Verdrag voorrang. Beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen overleg plegen overeenkomstig artikel 19 van deze Overeenkomst teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van dit multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst en te oordelen of deze Overeenkomst moet worden gewijzigd om met dit multilaterale verdrag rekening te houden.

ARTIKEL 22

BEËINDIGING

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde schriftelijk en via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Overeenkomst eindigt twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming vóór het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen vijftien (15) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 23

REGISTRATIE

BIJ DE INTERNATIONALE BURGERLUCHTVAARTORGANISATIE

Deze Overeenkomst wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 24**INWERKINGTREDING**

Onderhavige Overeenkomst vervangt en heft de Overeenkomst betreffende het luchtvervoer ondertekend te Brussel op 28 juni 1974 tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Republiek Gabon op.

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

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

GEDAAN te Brussel, op 28 mei 2018, in twee originele exemplaren, in de Franse taal.

VERTALING**BIJLAGE****ROUTETABEL**

Voor het Belgische gedeelte:

• Punten in België:	○ Alle punten
• Tussenliggende punten:	○ Alle punten <i>(te betekenen voor elk nieuw IATA-seizoen)</i>
• Punten in Gabon:	○ Libreville
• Verder liggende punten:	○ Alle punten <i>(te betekenen voor elk nieuw IATA-seizoen)</i>

Voor het Gabonese gedeelte:

• Punten in Gabon:	○ Alle punten
• Tussenliggende punten:	○ Alle punten <i>(te betekenen voor elk nieuw IATA-seizoen)</i>
• Punten in België:	○ Alle punten in België
• Verder liggende punten:	○ Alle punten <i>(te betekenen voor elk nieuw IATA-seizoen)</i>