

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 unie
de Tanzanie relatif aux services de transport
aérien, fait à Dodoma le 3 novembre 2021**

Sommaire**Pages**

Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet de loi	13
Avis du Conseil d'État	14
Projet de loi	22
Accord (fr)	24
Accord (nl)	42
Accord (en)	61

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.

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 Verenigde Republiek
Tanzania inzake luchtvaartdiensten,
gedaan te Dodoma op 3 november 2021**

Inhoud**Blz.**

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp van wet	13
Advies van de Raad van State	14
Wetsontwerp	22
Overeenkomst (fr)	24
Overeenkomst (nl)	42
Overeenkomst (en)	61

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

09322

<i>Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 12 avril 2023.</i>	<i>De regering heeft dit wetsontwerp op 12 april 2023 ingediend.</i>
<i>Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 14 avril 2023.</i>	<i>De “goedkeuring tot drukken” werd op 14 april 2023 door de Kamer ontvangen.</i>

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 (beigegekleurd papier)

RÉSUMÉ

L'accord aérien bilatéral signé par la Belgique et la Tanzanie le 3 novembre 2021 remplace l'accord bilatéral signé entre la Belgique et la Tanzanie le 21 juin 1978.

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

SAMENVATTING

De bilaterale luchtvaartovereenkomst die België en Tanzania op 3 november 2021 hebben ondertekend vervangt het bilateraal akkoord tussen België en Tanzania ondertekend op 21 juni 1978.

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

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".

La Convention de Chicago a assuré un développement accéléré et extraordinaire du trafic aérien international. La conclusion de milliers d'accords bilatéraux entre pays du monde entier a rendu possible la desserte d'un pays par la compagnie aérienne d'un autre pays, sur base du principe de réciprocité et sous réserve du respect de certaines règles.

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

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

L'accord aérien bilatéral signé par la Belgique et la Tanzanie le 3 novembre 2021 remplace l'accord bilatéral signé entre la Belgique et la Tanzanie le 21 juin 1978.

Les négociations relatives à cet accord ont été menées à l'époque à la demande de la Belgique, vu l'intérêt manifesté par TUI Airlines Belgium et la compagnie Cargo B Airlines entre-temps tombée en faillite, pour exploiter des vols vers, entre autres, Zanzibar. Depuis 2009, année où TUI Airlines Belgium a été désignée, cette compagnie aérienne vole également entre la Belgique et la Tanzanie.

Le présent accord est aujourd'hui, en application de l'article 167 de la Constitution, présenté à l'assentiment

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".

Het verdrag van Chicago heeft gezorgd voor een versnelde en buitengewone ontwikkeling van het internationaal luchtverkeer. Dankzij het sluiten van duizenden bilaterale overeenkomsten tussen landen over heel de wereld, wordt de bediening van een land door de luchtvaartmaatschappij van een ander land mogelijk gemaakt, op voorwaarde dat bepaalde regels worden nageleefd en dit op basis van het principe van wederkerigheid.

Deze overeenkomsten inspireren zich vandaag de dag nog steeds 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 bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Verenigde Republiek Tanzania

De bilaterale luchtvaartovereenkomst die België en Tanzania op 3 November 2021 hebben ondertekend vervangt het bilateraal akkoord tussen België en Tanzania ondertekend op 21 juni 1978.

De onderhandelingen voor dit akkoord werden destijds gevoerd op vraag van België, gelet op de interesse van TUI Airlines Belgium en het intussen failliete Cargo B Airlines, om vluchten uit te voeren naar onder andere Zanzibar. Sinds 2009, toen TUI Airlines Belgium werd aangewezen, vliegt deze luchtvaartmaatschappij ook tussen België en Tanzania.

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

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, règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation des liaisons aériennes spécifiées dans le "Tableau des routes" annexé au présent accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit:

— pour les Parties contractantes, des aspects suivants:

la désignation des entreprises de transport aérien; l'autorisation, la révocation ou la suspension de l'exploitation et tous les aspects connexes; l'application des lois et règlements; les certificats, brevets et licences; les exigences en matière de sécurité des aéronefs; la coopération en matière de sûreté; les droits d'utilisation (aéroports et installations de navigation aérienne); les droits de douane et d'accises; les aspects spécifiques propres à chaque accord, à savoir: l'échange d'informations, les consultations, le règlement des différends, les modifications et la dénonciation de l'accord, l'enregistrement et l'entrée en vigueur;

— pour les entreprises de transport aérien désignées, des aspects suivants:

l'octroi de droits de trafic, l'assistance en escale, la capacité et l'approbation des programmes d'exploitation, la rupture de charge et les accords de partage de codes; les tarifs, les ventes, les recettes et la représentation des entreprises de transport aérien désignées sur le territoire de l'autre Partie contractante.

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

Il est potentiellement créateur d'emplois et offre aux voyageurs la possibilité d'avoir des liaisons aériennes directes au départ de ou vers la Belgique, sans devoir passer par d'autres pays pour y effectuer un transfert sur une autre entreprise de transport aérien ou dans un autre appareil. Puisqu'un moins grand nombre d'avions doit être utilisé, cela profite non seulement aux passagers,

de la Kamer. 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 luchtvaartverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.

Het gaat om:

— de volgende aspecten voor de Overeenkomstsluitende Partijen:

de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen; de vergunning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn; de toepassing van de wetten en voorschriften; de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen; de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen; de samenwerking inzake beveiliging; de gebruiksvergoedingen (luchthavens en luchtvaartvoorzieningen); de douanerechten en accijnzen; de specifieke aspecten eigen aan elke overeenkomst, namelijk: de informatie-uitwisseling, het overleg, de regeling van geschillen, de wijziging en de beëindiging van de overeenkomst, de registratie en de inwerkingtreding;

— de volgende aspecten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

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

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

Ze creëert potentieel werkgelegenheid en biedt reizigers de mogelijkheid om rechtstreeks te vliegen van of naar België, zonder verplichte tussenlanding in een ander land om van luchtvaartmaatschappij of toestel te veranderen. Aangezien op deze manier minder toestellen moeten ingezet worden komt dit niet alleen de passagier, maar ook het milieu ten goede. Voor de

mais aussi à l'environnement. Pour les opérateurs de fret, c'est également une occasion de développer leurs activités.

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. Les entreprises de transport aérien désignées sont libres de choisir les aéroports qu'elles souhaitent desservir.

Le Conseil d'État a rendu son avis le 1^{er} mars 2023.

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

Ces procédures ont effectivement été respectées.

Le Conseil note également que l'accord prévoit une procédure de modification de l'accord et de son annexe (article 20). Un assentiment préalable ne constitue pas une objection, à condition que les Parlements compétents connaissent les limites et qu'ils indiquent expressément leur assentiment à ces modifications. Il ressort par ailleurs de l'article 20, 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.

vrachtooperatoren is het ook een opportuniteit om hun activiteiten uit te breiden.

Deze overeenkomst verbindt 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 1 maart 2023.

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

Deze procedures werden weldegelijk gevolgd.

De Raad merkt ook op dat de overeenkomst voorziet in een procedure tot wijziging van de overeenkomst en haar bijlage (artikel 20). 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 artikel 20, 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.

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 deux pays sont Parties à la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale et désireuses de conclure un accord complémentaire à cette Convention afin de promouvoir des services aériens entre les deux pays. Les Parties y réaffirment qu'elles ont le souci d'assurer un très haut niveau de sûreté et de sécurité pour ces opérations aériennes.

Le dispositif est suivi de 23 articles et d'une Annexe dénommée "Tableau des Routes" faisant partie intégrante de l'accord.

Article 1^{er}

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

Art. 2

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

Art. 3

L'article 3 dispose que chaque Partie (la Tanzanie ou la Belgique) a la possibilité de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien (régime de multidésignation) pour assurer des vols entre la Belgique et la Tanzanie.

Il précise aussi la manière par laquelle les Parties pourront effectivement désigner des entreprises de transport aérien ou retirer leur désignation.

Artikel 3 van het wetsontwerp voldoet aan deze vereiste.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN 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 beide landen te bevorderen. De Partijen bevestigen opnieuw dat ze een hoog beveiligings- en veiligheidsniveau voor deze luchtvaartoperaties willen waarborgen.

Het bepalende gedeelte wordt gevolgd door 23 artikels en een bijlage "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van de overeenkomst.

Artikel 1

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

Art. 2

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

Art. 3

Artikel 3 bepaalt dat elke Partij (Tanzania of België) een luchtvaartmaatschappij of meerdere luchtvaartmaatschappijen (stelsel van meervoudige aanwijzing) mag aanwijzen om vluchten tussen België en Tanzania uit te voeren.

Dit artikel beschrijft de wijze waarop de Partijen luchtvaartmaatschappijen mogen aanwijzen of hun aanwijzing kunnen intrekken.

Art. 4

L'article 4 détermine de quelle manière et sur base de quelles conditions les entreprises de transport aérien désignées peuvent obtenir une autorisation.

Il s'agit du seul article de l'accord décrivant des possibilités légèrement différentes pour chaque Partie. La Tanzanie acceptera non seulement la désignation des entreprises de transport aérien belges, mais aussi la désignation par la Belgique de toute entreprise de transport aérien établie en Belgique et titulaire d'une licence d'exploitation conformément au droit européen.

Art. 5

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

Art. 6

L'article 6 dispose que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante relatives à l'entrée, à la sortie, au transit ou au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application. Elles devront être appliquées sans discrimination. Pour la Belgique, il s'agit également des règles et lois émis par la Communauté européenne.

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.

En outre, cet article 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

Art. 4

Artikel 4 stelt vast op welke wijze en op basis van welke voorwaarden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen een vergunning kunnen verkrijgen.

Het is het enig artikel van de overeenkomst dat licht verschillende mogelijkheden voor elke Partij vastlegt. Tanzania zal niet alleen de aanwijzing van Belgische luchtvaartmaatschappijen aanvaarden, maar eveneens de aanwijzing door België van elke luchtvaartmaatschappij die gevestigd is in België en een exploitatievergunning verkregen heeft in overeenstemming met het Europees recht.

Art. 5

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

Art. 6

Artikel 6 bepaalt dat alle wetten en regels van elke Overeenkomstsluitende Partij bij doorreis, binnenkomst van, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven. Ze moeten zonder enige discriminatie worden toegepast. Voor België vallen hier ook de voorschriften en wetten die door de Europese Gemeenschap werden uitgevaardigd onder.

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.

Dit artikel bepaalt bovendien 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

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

Art. 8

L'article 8 réaffirme l'obligation de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties contractantes s'accordent 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 rappelés.

Art. 9

L'article 9 dispose que les droits d'utilisation imposés sur le territoire de l'une des Parties contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés aux entreprises de transport aérien nationales désignées de la première Partie contractante.

Art. 10

Selon l'article 10, les entreprises de transport aérien désignées peuvent, sur le territoire de l'autre Partie contractante, pratiquer l'auto-assistance en escale ou choisir parmi des prestataires concurrents. Dans tous les cas, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire.

Art. 11

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

Art. 12

L'article 12 traite de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au tableau des routes. Les programmes d'exploitation devront être soumis, par les entreprises de transport aérien désignées, pour approbation préalable aux autorités aéronautiques des

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

Art. 8

Artikel 8 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. 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 nationale luchtvaartmaatschappijen van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Art. 10

Volgens artikel 10 mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, hun eigen grondaafhandeling verzorgen, of een keuze maken tussen de concurrerende grondaafhandelaren. In elk geval zal elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op een niet discriminerende wijze worden behandeld.

Art. 11

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

Art. 12

Artikel 12 behandelt de capaciteit die op de omschreven routes in de routetabel mag worden ingezet. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen moeten de exploitatieprogramma's uiterlijk 30 dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst

deux Parties contractantes, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

Art. 13

L'article 13 permet à toute entreprise de transport aérien de changer d'aéronef en n'importe quel point de la route et de conclure des accords de partage de codes avec une entreprise de transport aérien, quelle qu'en soit la nationalité, sous certaines conditions.

Art. 14

Conformément à l'article 14, les Parties contractantes permettent que chacune des entreprises de transport aérien désignées établisse un tarif sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service et l'intérêt des usagers.

Art. 15

L'article 15 autorise, sur base de réciprocité, l'affectation de personnel expatrié sur le territoire de l'autre Partie contractante. La question des permis de travail et visas d'emplois y est traitée. Les entreprises de transport aérien désignées pourront librement opter pour l'engagement de leur propre personnel ou faire 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 ce territoire.

Art. 16

L'article 16 accorde à chaque entreprise de transport aérien désignée le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Elle a également le droit de transférer l'excédent des recettes sur les dépenses.

Art. 17

L'article 17 prévoit l'échange mutuel d'informations entre les Parties contractantes (autorisations, certificats, statistiques, etc.).

ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen voorleggen.

Art. 13

Artikel 13 biedt iedere luchtvaartmaatschappij de mogelijkheid om op elk punt van de route van luchtvaartuig te veranderen alsook om onder bepaalde voorwaarden codeshare-overeenkomsten te sluiten met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit.

Art. 14

Overeenkomstig Artikel 14 staan de Overeenkomstsluitende Partijen toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een van de in de Bijlage omschreven routes een tarief vaststelt door rekening te houden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en het belang van de gebruikers.

Art. 15

Artikel 15 staat toe dat geëxpatrieerd personeel op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid, mag worden ingezet. De kwestie van de werkvergunningen en de tewerkstellingsvisa wordt erin behandeld. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen een beroep doen op hun eigen personeel of op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft om op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.

Art. 16

Artikel 16 verleent elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en naar eigen goeddunken, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen. Ze hebben hierbij ook het recht het verschil tussen ontvangsten en uitgaven over te maken.

Art. 17

Artikel 17 voorziet in de wederzijdse informatie-uitwisseling tussen de Overeenkomstsluitende Partijen (vergunningen, certificaten, statistieken, enz.).

Art. 18

Conformément à l'article 18, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application des dispositions du présent accord et de son Annexe.

Art. 19

L'article 19 détermine, de manière classique, les conditions et modalités de règlement d'éventuels différends allant jusqu'à la mise sur pied et la consultation d'un tribunal arbitral.

Art. 20

L'article 20 prévoit la possibilité d'amender l'accord et aussi de reconnaître, comme prévalentes, les dispositions de toute convention multilatérale qui entrerait en vigueur et lierait les deux Parties.

Art. 21

L'article 21 détermine les possibilités et modalités de dénonciation de l'accord.

Art. 22

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

Art. 23

L'article 23 dispose que chaque Partie contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de l'accord.

Annexe

L'Annexe est constituée de deux sections.

Le "Tableau des routes" (sections 1 et 2) détermine les points (villes) au départ, via ou vers lesquels (dans le pays contractant ou au-delà) chaque entreprise de transport aérien désignée pourra assurer des services aériens aux conditions fixées dans l'Accord. Cette Annexe permet en l'espèce d'exploiter des services aériens au départ, via ou vers toute ville de tout pays, sous réserve

Art. 18

Overeenkomstig artikel 18 stelt dat de luchtvaartautoriteiten, van tijd tot tijd, overleg plegen teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst en haar Bijlage.

Art. 19

Artikel 19 legt op klassieke wijze de voorwaarden en procedures voor de regeling van geschillen vast, met inbegrip van de oprichting en raadpleging van een scheidsgerecht.

Art. 20

Overeenkomstig artikel 20 kan de overeenkomst geamendeerd worden en kunnen de partijen zich beroepen op de bepalingen van eender welke multilaterale overeenkomst die in werking zou treden en ze zou verbinden.

Art. 21

Artikel 21 bepaalt de mogelijkheden en procedures tot beëindiging van de overeenkomst.

Art. 22

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

Art. 23

Artikel 23 bepaalt dat elk van de Overeenkomstsluitende Partijen langs diplomatieke weg de andere Overeenkomstsluitende Partij zal inlichten over het volbrengen van haar grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

Bijlage

De Bijlage bevat twee afdelingen.

De "Routetabel" (afdeling 1 en 2) bepaalt de punten (steden) waaruit, via en waarnaar (in het overeenkomstsluitende land of verder) elke aangewezen luchtvaartmaatschappij luchtdiensten volgens de voorwaarden die in de Overeenkomst werden vastgelegd, kunnen uitvoeren. Deze Bijlage staat *in casu* toe dat luchtdiensten vanuit, via of naar eender welke stad van eender welk

de la restriction, pour la Belgique, que seuls les points Dar es Salaam, Zanzibar et Kilimandjaro puissent être desservis en Tanzanie. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties peuvent omettre un ou plusieurs points ou les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque ou tous les vols, à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

Hadja Lahbib

land kunnen worden geëxploiteerd, evenwel met die beperking dat voor België in Tanzania enkel de punten Dar es Salaam, Zanzibar en Kilimanjaro aangevlogen kunnen worden. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen mogen om het even welk punt of punten overslaan of in een verschillende volgorde exploiteren op om het even welke of alle vluchten, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst in het land van hun nationaliteit is gelegen.

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja Lahbib

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi portant assentiment
à l'Accord entre le gouvernement du Royaume
de Belgique et le gouvernement
de la République unie de Tanzanie
relatif aux services de transport aérien, fait à Dodoma
le 3 novembre 2021**

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 unie de Tanzanie relatif aux services de transport aérien, fait à Dodoma le 3 novembre 2021, sortira son plein et entier effet.

Art. 3. Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 20, paragraphe 4, de l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services de transport aérien, fait à Dodoma le 3 novembre 2021, 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 Verenigde Republiek Tanzania inzake
luchtvaartdiensten, gedaan te Dodoma
op 3 november 2021**

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 Verenigde Republiek Tanzania inzake luchtvaartdiensten, gedaan te Dodoma op 3 november 2021, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen aan de Bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Verenigde Republiek Tanzania inzake luchtvaartdiensten, gedaan te Dodoma op 3 november 2021, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 73.029/4 DU 1^{ER} MARS 2023

Le 2 février 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la 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 unie de Tanzanie relatif aux services de transport aérien, fait à Dodoma le 3 novembre 2021'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 1^{er} mars 2023. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Aurore PERCY, 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 1^{er} mars 2023.

*

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 du 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 unie de Tanzanie relatif aux services de transport aérien, fait à Dodoma le 3 novembre 2021" (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 20, paragraphe 4.

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 "portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 73.029/4 VAN 1 MAART 2023

Op 2 februari 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de 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 Verenigde Republiek Tanzania inzake luchtvaartdiensten, gedaan te Dodoma op 3 november 2021'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 1 maart 2023. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Aurore PERCY, 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 1 maart 2023.

*

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 ontwerp, 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 Verenigde Republiek Tanzania inzake luchtvaartdiensten, gedaan te Dodoma op 3 november 2021" (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 20, lid 4, van die Overeenkomst.

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

2. In advies 64.118/VR van 25 september 2018 over een voorontwerp 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering

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 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.

¹ *Doc. parl.*, Chambre, 2018-2019, n° 3403/001, pp. 12-21.

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>).

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.

van de Republiek Benin betreffende het luchtvervoer, gedaan te Cotonou op 9 januari 2018” heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking geformuleerd:

“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 (volgens formule 5), voor zover deze akkoorden na hun ondertekening beschouwd worden als gemengde verdragen. Voor de nieuwe bilaterale luchtvaartakkoorden wordt de geëigende procedure, t.t.z. de werkgroep gemengde verdragen, gevolgd voor de bepaling van het karakter.³

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

¹ *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 3403/001, 12-21.

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

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

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 belge".

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

CONFORMITÉ AU DROIT EUROPÉEN

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

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

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

Interrogée sur ce point, la déléguée de la ministre a confirmé que les procédures prévues par le règlement (CE) n° 847/2004 ont bien été accomplies.

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

4.1. L'article 20 de l'Accord prévoit des procédures de modification de l'Accord et de son annexe.

4.2. 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:

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>).

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

Die opmerking geldt eveneens voor het voorliggende voorontwerp van wet.

OVEREENSTEMMING MET HET EUROPESE RECHT

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

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

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

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

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

4.1. Artikel 20 van de Overeenkomst voorziet in procedures tot wijziging van de Overeenkomst en haar bijlage.

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

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>).

“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 assentiment⁵. 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.

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 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut que les Chambres législatives et, le cas échéant, les Parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futures modifications⁹ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces modifications¹⁰.

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.

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 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (*Doc. parl.*, C.R.W., 2003-2004, n° 575/1, p. 10); l'avis n° 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

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; 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, sous “Observations générales”, le point 1.2.

“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

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

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.

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*, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl. St. W.G.R.*, 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl. St. Senaat*, 2004-2005, nr. 957/1).

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 heeft geleid 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; zie eveneens advies 51.151/VR van 3 april 2012 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 20 juni 2012 ‘houdende instemming met het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012’, *Parl. St. Senaat* 2011-12, nr. 5-1598/1, 40-41, onder “Algemene opmerkingen”, punt 1.2.

4.3. Il ressort des paragraphes 1 et 3 de l'article 20 de l'Accord que des modifications d'une "disposition quelconque" de celui-ci peuvent être convenues après concertation par voie de discussions ou par correspondance entre les autorités aéronautiques et que ces modifications entrent en vigueur lorsqu'elles sont confirmées par un échange de notes diplomatiques.

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

4.4. En ce qui concerne les modifications apportées à l'Accord en application de son article 20, paragraphes 1 et 3, il y a lieu d'observer en outre:

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

— que lors de leur mise en œuvre, les procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 doivent être respectées;

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

4.5. Il ressort par ailleurs de l'article 20, paragraphe 4, de l'Accord que son annexe peut être modifiée par un arrangement administratif entre les autorités aéronautiques.

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

L'article 20, paragraphe 4, de l'Accord ne suscite pas de problème de principe, eu égard à l'objet clairement délimité

4.3. Uit artikel 20, lid 1 en 3, van de Overeenkomst blijkt dat wijzigingen van "enige bepaling" van de Overeenkomst kunnen worden overeengekomen na mondeling of schriftelijk overleg tussen de luchtvaartautoriteiten, en dat die wijzigingen van kracht worden nadat ze door een wisseling van diplomatieke nota's zijn bevestigd.

Gelet op hun ruime toepassingsgebied, dat elke wijziging van welke bepaling ook van de Overeenkomst omvat, kunnen die leden 1 en 3 slechts worden aanvaard indien ze zo worden geïnterpreteerd dat de wijzigingen die in de Overeenkomst worden aangebracht, overeenkomstig artikel 167, § 2, van de Grondwet de instemming van de Kamer van volksvertegenwoordigers moeten hebben verkregen alvorens ze het voorwerp uitmaken van de in het derde lid bedoelde wisseling van diplomatieke nota's.

4.4. Wat de wijzigingen betreft die met toepassing van artikel 20, lid 1 en 3, in de Overeenkomst worden aangebracht, moet bovendien worden opgemerkt:

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

— dat bij hun totstandkoming de procedures die bij verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 zijn ingesteld, moeten worden nageleefd;

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

4.5. Voorts blijkt uit artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst dat de bijlage van die Overeenkomst kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

Die bijlage definieert de vliegroutes waarop de in de Overeenkomst bepaalde exploitatierechten betrekking hebben. Ze geeft voorts aan dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de overeenkomstsluitende partijen op een of alle vluchten op de overeengekomen routes een of meerdere punten mogen weglaten of in een andere volgorde mogen bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land van hun nationaliteit.

Artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst doet geen principiële probleem rijzen, gelet op het duidelijk begrensde voorwerp

¹¹ Voir en ce sens, notamment l'avis n° 71.342/4 donné le 3 mai 2022 sur un avant-projet de loi "portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République du Congo relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 12 juin 2018".

¹¹ Zie in die zin inzonderheid advies 71.342/4 van 3 mei 2022 over een voorontwerp van wet "houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 12 juni 2018".

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 20, 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 20, paragraphe 4, de celui-ci.

PUBLICATION DES NORMES VISÉES PAR L'ACCORD

5. À plusieurs reprises, l'Accord fait référence aux annexes ou à leurs modifications qui sont adoptées en vertu de l'article 90 de la Convention 'relative à l'aviation civile internationale', signée à Chicago le 7 décembre 1944 (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.

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

van de wijzigingen of aanvullingen die het toestaat.¹² Daar het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging van de Overeenkomst, dient evenwel, overeenkomstig de hiervoor 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 20, lid 4, ervan. Artikel 3 van het voorontwerp voldoet aan dat vereiste.

Ten slotte gelden de opmerkingen die hierboven in punt 3.4 zijn gemaakt eveneens voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 20, lid 4, in de bijlage bij de Overeenkomst worden aangebracht.

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

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

De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de "Internationale normen en aanbevolen werkwijzen" (artikelen 38, 54, I), en 90 van het Verdrag van Chicago). Die bijlagen zijn niet bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Ze worden door de publicatiedienst van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in het Nederlands.

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

¹² 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", avec référence à l'avis n° 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' (n° 37.954/AG), *Doc. parl.*, Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1, p. 64; — un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (n° 37.970/AG), *Doc. parl.*, Ass. réun. COCOM, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25; — un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (n° 37.977/AG), *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-2005, n° A-128/1, p. 25; — un avant-projet de loi "portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004" (n° 37.978/AG), *Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 3-1091/1, p. 539.

¹³ Voir le point 4.2.

¹² Zie in die zin advies 57.108/VR van 10 maart 2015 over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013' 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; — 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; — 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; — 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.

¹³ Zie punt 4.2.

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

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 unie de Tanzanie", fait à Dodoma le 3 novembre 2021.

Bien que cet intitulé doive être reproduit dans l'intitulé et aux articles 2 et 3 de l'avant-projet, 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

niet tegenstelbaar zijn aan particulieren 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 wijzigingen¹⁵ moeten worden bekendgemaakt of indien de wetgever in een afwijkende regeling¹⁶ van bekendmaking had voorzien, wat thans niet het geval is.¹⁷

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN WET

OPSCHRIFT

Het verdrag waaraan instemming verleend wordt, is luidens zijn opschrift een "Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Verenigde Republiek Tanzania", gedaan te Dodoma op 3 november 2021.

Hoewel dat opschrift moet worden overgenomen in het opschrift en in de artikelen 2 en 3 van het voorontwerp, wordt de gelegenheid hier ook te baat genomen om te onderstrepen dat verdragen weliswaar gesloten worden door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. In het onderhavige

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.

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° 53-3381/001, pp. 12 et 13.

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, *J.T.* 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", *A.P.T.*, 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 immunititeiten 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.

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.

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*.

belge¹⁸ et la République unie de Tanzanie (et donc pas les gouvernements du Royaume de Belgique et de la République unie de Tanzanie)¹⁹.

ANNEXES

L'Accord auquel il est donné assentiment a été fait uniquement en langue anglaise. Les versions en langues française et néerlandaise, jointes à l'avant-projet, mentionneront qu'elles n'en constituent que des traductions.

Le greffier,

ANNE-CATHERINE VAN GEERSDAELE

Le président,

Martine BAGUET

geval zijn de verdragsluitende partijen derhalve de Belgische Staat¹⁸ en de Verenigde Republiek Tanzania (en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België en van de Verenigde Republiek Tanzania).¹⁹

BIJLAGEN

De Overeenkomst waaraan instemming wordt verleend, is alleen in het Engels opgemaakt. In de Nederlandse tekst en de Franse tekst die bij het voorontwerp zijn gevoegd, moet worden vermeld dat deze slechts vertalingen zijn.

De griffier,

ANNE-CATHERINE VAN GEERSDAELE

De voorzitter,

Martine BAGUET

¹⁸ En vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution, c'est du reste le Roi, et non le gouvernement, qui conclut les traités.

¹⁹ 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.

¹⁸ Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet is het overigens de Koning, en niet de regering, die de verdragen sluit.

¹⁹ 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, 5-2204/1, 51-54.

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 unie de Tanzanie relatif aux services de transport aérien, fait à Dodoma le 3 novembre 2021, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 20, paragraphe 4, de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie relatif aux services de transport aérien, fait à Dodoma le 3 novembre 2021, sortiront leur plein et entier effet.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Artikel 1

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

Art. 2

De Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Verenigde Republiek Tanzania inzake luchtvaartdiensten, gedaan te Dodoma op 3 november 2021, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen aan de Bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania inzake luchtvaartdiensten, gedaan te Dodoma op 3 november 2021, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Donné à Bruxelles, le 7 avril 2023

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

Hadja Lahbib

Gegeven te Brussel, 7 april 2023

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja Lahbib

TRADUCTION

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AERIEN

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

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944,

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

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

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

Définitions

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

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

ARTICLE 2**Octroi de droits**

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

ARTICLE 3**Désignation pour l'exploitation des services**

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie contractante.
2. Dès réception d'une telle désignation, l'autre Partie Contractante accordera les autorisations et permis appropriés avec un délai de procédure minimum, pour autant que l'entreprise de transport aérien désignée satisfasse à toutes les exigences relatives à la désignation.
3. Chaque Partie contractante a le droit de retirer, par note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre.

ARTICLE 4**Autorisation d'exploitation des services**

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties contractantes, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées, pour autant que:
 - a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique:
 - i. l'entreprise de transport aérien soit établie sur le territoire de la Belgique en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit de la Communauté européenne; et
 - ii. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
 - b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République-Unie de Tanzanie:
 - i. l'entreprise de transport aérien ait son principal établissement sur le territoire de la République-Unie de Tanzanie et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable dans la République-Unie de Tanzanie; et
 - ii. la République-Unie de Tanzanie exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien.
2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article 14 du présent Accord et que ces services soient assurés au moyen d'aéronefs qui sont au moins conformes aux dispositions de l'Annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre III (troisième édition, juillet 1993) de la Convention.

ARTICLE 5**Refus, révocation, limitation ou suspension de l'autorisation d'exploitation**

1. L'une des Parties contractantes peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation visée à l'article 4 du présent Accord à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante:
 - a) si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume de Belgique:
 - i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu du Traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit de la Communauté européenne; ou
 - ii. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'État membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation;
 - b) si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République-Unie de Tanzanie:
 - i. l'entreprise de transport aérien n'a pas son principal établissement en République-Unie de Tanzanie ou ne possède pas de certificat de transport aérien valable conformément aux lois applicables de la République-Unie de Tanzanie; ou
 - ii. la République-Unie de Tanzanie n'exerce pas ou ne maintient pas de contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien ; ou
 - iii. l'entreprise de transport aérien désignée ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 6 du présent Accord.
2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1er du présent article ne seront exercés qu'après des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 18 du présent Accord.

ARTICLE 6**Application des lois et règlements**

1. Les lois, règlements et procédures de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés au transport aérien international ou à l'exploitation et la navigation de tels aéronefs seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur dudit territoire.
2. Dans le cas du Royaume de Belgique, le paragraphe 1er ci-dessus renvoie également aux lois et règlements adoptés au niveau de la Communauté européenne.
3. Les lois, règlements et procédures de l'une des Parties contractantes régissant les passeports ou d'autres documents de voyage approuvés, l'entrée, le dédouanement et la quarantaine seront observés par ou pour les équipages, passagers, marchandises et courrier transportés par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée du territoire de ladite Partie contractante.
4. Les passagers en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire. Cette disposition ne s'appliquera pas si le passager est en transit à destination d'un Etat partie à la Convention en application de l'accord de Schengen du 14 juin 1985.

ARTICLE 7**Certificats, brevets et licences, et sécurité**

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

Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître, pour les vols au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1er du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations conformément à l'article 18 du présent Accord afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.

L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 5 du présent Accord.

3. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes

de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine se rapportant aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.

4. Si, à la suite de telles consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante ne gère ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces constatations et des démarches jugées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par l'autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi justifiera l'application de l'article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).
5. Nonobstant l'obligation mentionnée à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un accord de location, pour le compte de l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes, sur les services en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article " inspection au sol") par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.
6. Si une inspection, ou une série d'inspections au sol, donne lieu à:
 - a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou
 - b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans la gestion et le suivi effectif de normes de sécurité en vigueur conformément à la Convention de Chicago,

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

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par ou pour le compte de la ou des entreprises de transport aérien d'une Partie contractante pour effectuer une inspection au sol en application du paragraphe 5 ci-dessus est refusé par le représentant de cette ou ces entreprises de transport aérien, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence au paragraphe 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ce même paragraphe.
8. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien.

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

ARTICLE 8

Sûreté de l'aviation

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.
2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.
3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, 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, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et qui lie les Parties contractantes.
4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté s'appliquent aux Parties; elles prévoient que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leur registre, ou les exploitants qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur le territoire des Parties contractantes ou, dans le cas du Royaume de Belgique, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et ont une licence d'exploitation valable conformément au droit de la Communauté européenne, ainsi que les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté aérienne.
5. Chaque Partie contractante s'engage à observer les dispositions en matière de sûreté que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages de cabine, ainsi que des marchandises, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.
6. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

7. Si une Partie contractante vient à déroger aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans les trente (30) jours justifie l'application de l'article 5 du présent Accord.

ARTICLE 9

Droits d'utilisation

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services internationaux analogues.
2. Chaque Partie contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toute proposition de changement dans les droits d'utilisation devrait être donnée avec un délai raisonnable afin de permettre aux entreprises de transport aérien désignées d'exprimer leur point de vue avant que ne soient effectués les changements.

ARTICLE 10

Assistance en escale

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

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

ARTICLE 11**Droits de douane et d'accises**

1. Chaque Partie contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres objets utilisés ou destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante exploitant les services convenus, de même que les billets, brochures, dépliants, calendriers, agendas, papiers à en-tête et uniformes d'entreprises de transport aérien imprimés avec le logo de l'entreprise de transport aérien ou gravés ou marqués du logo de l'entreprise de transport aérien et n'ayant aucune valeur commerciale et utilisés par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante.
2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1er du présent article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, à condition que ces objets soient:
 - a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ou pour leur compte, mais pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante;
 - b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;
 - c) pris à bord d'aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.
3. L'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements normalement conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément à la législation douanière ou aux règlements douaniers.
4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.
5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie également de telles exemptions de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1er du présent article.

ARTICLE 12**Capacité**

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante bénéficieront de possibilités justes et égales d'exploiter les services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.
2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.
3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité adéquate pour répondre aux besoins courants et raisonnablement prévisibles en matière de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.
4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'États autres que celui qui a désigné une entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:
 - a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
 - b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des États de la région; et
 - c) aux exigences de l'exploitation de services aériens long-courriers.
5. Les entreprises de transport aérien désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, leurs programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vol. Ceci s'applique également à toute modification ultérieure.
Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

ARTICLE 13**Rupture de charge et arrangements commerciaux**

1. Sur tout secteur ou secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'avion utilisé en n'importe quel point de la route.
2. Les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes peuvent conclure des accords commerciaux, comme des accords de réservation de capacité ou de partage de codes ou d'autres arrangements commerciaux avec des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, ou des entreprises de transport aérien d'un pays tiers, pour autant que ces entreprises de transport aérien détiennent l'autorisation d'exploitation appropriée.

ARTICLE 14**Tarifs**

1. Les Parties contractantes autoriseront qu'un tarif sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe soit établi par chacune des entreprises de transport aérien désignées.
2. Les tarifs à appliquer au transport sur les services convenus à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service et l'intérêt des usagers.
3. Sans préjudice de l'application des dispositions des précédents paragraphes du présent article, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air. Les prix appliqués par les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air ne seront pas moins élevés, et leurs conditions tarifaires ne seront pas moins restrictives que celles desdites entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

ARTICLE 15**Personnel**

1. Les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante les représentants et

les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

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

ARTICLE 16

Ventes, recettes et transfert de bénéfices

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

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

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

2. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement et sans restrictions à son siège, à tout moment et de quelque manière que ce soit, les recettes réalisées par la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante dans toute devise librement convertible et au taux de change officiel.
3. Chaque Partie contractante accordera, sur une base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, l'exemption de toute forme de taxe sur les recettes ou bénéfices que lesdites entreprises de transport aérien tirent, sur le territoire de la première Partie contractante, de l'exploitation de services aériens internationaux, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention préventive de la double imposition prévoyant une exemption analogue est en vigueur entre les Parties contractantes.

ARTICLE 17**Échange d'informations**

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination, à travers ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les ordres d'exemption et les tableaux de services autorisés.
2. Chaque Partie contractante veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, horaires, y compris les modifications qui y sont apportées, ainsi que toute autre information pertinente concernant l'exploitation des services convenus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information pouvant être demandée pour prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.
3. Chaque Partie contractante veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus.

ARTICLE 18**Consultations**

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

ARTICLE 19**Règlement des différends**

1. Si un désaccord au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord ne peut être résolu conformément à l'article 18 du présent Accord, il sera soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une des Parties contractantes.

2. Ce tribunal arbitral est constitué comme suit: chacune des Parties contractantes nomme un membre et ces deux membres s'entendent sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme président par les Gouvernements des Parties contractantes. Ces membres sont nommés dans les deux mois, et le président dans les trois mois, à compter de la date où l'une des Parties contractantes a informé l'autre Partie contractante de son intention de soumettre le désaccord à un tribunal arbitral.
3. Si les délais visés au paragraphe 2 ci-dessus n'ont pas été respectés, l'une des Parties contractantes peut, en l'absence de tout autre arrangement utile, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à procéder aux nominations nécessaires. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes ou s'il est, d'une autre manière, empêché de s'acquitter de cette fonction, le Vice-Président qui le supplée sera invité à procéder aux nominations nécessaires.
4. Le tribunal arbitral prend ses décisions à la majorité des voix. Ces décisions sont contraignantes pour les Parties contractantes. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de son propre membre du tribunal et de sa représentation dans la procédure arbitrale ; les frais du président et tous autres frais sont pris en charge à parts égales par les Parties contractantes. Pour tous les autres aspects, le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure.

ARTICLE 20

Modifications

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

ARTICLE 21**Dénonciation**

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

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

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

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

ARTICLE 22**Enregistrement**

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

ARTICLE 23**Entrée en vigueur**

Chacune des Parties contractantes notifiera, par voie diplomatique, à l'autre Partie contractante l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles pour que le présent Accord puisse entrer en vigueur.

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

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

FAIT en double exemplaire à Dodoma le 3 novembre 2021, en anglais.

TRADUCTION**ANNEXE****TABLEAU DES ROUTES****1. Dans le cas du Royaume de Belgique**

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Tanzanie	Points au-delà
Tous points	Tous points	Dar es Salaam, Zanzibar et Kilimanjaro	Tous points

2. Dans le cas de la République-Unie de Tanzanie

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

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

VERTALING**OVEREENKOMST****TUSSEN****DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË****EN****DE REGERING VAN DE VERENIGDE REPUBLIEK TANZANIA****BETREFFENDE DE LUCHTDIENSTEN**

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

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE VERENIGDE REPUBLIEK TANZANIA

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

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

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

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

ARTIKEL 1

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij het zinsverband anders vereist, dat:

- a) de term “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 zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;
- b) de term “Overeenkomst” betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- c) de term “luchtvaartautoriteiten” betekent voor België de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en in het geval van Tanzania, de minister die momenteel bevoegd is voor de Burgerluchtvaart, of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de termen “grondgebied”, “luchtdienst”, “internationale luchtdienst”, “luchtvaartmaatschappij” en “landing voor andere dan verkeersdoeleinden” hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;
- e) de term “aangewezen luchtvaartmaatschappij” betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- f) de term “overeengekomen diensten” betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- g) de term “tarieven” betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- h) de term “verandering van vliegtuigtype” betekent de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route vliegtuigen van een andere capaciteit worden ingezet dan op een ander deel van de route;
- i) de termen “boorduitrustingsstukken”, “gronduitrusting”, “boordproviand” en “reserveonderdelen” hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.
- j) de term “onderdanen van het Koninkrijk België” moet worden begrepen als een verwijzing naar de onderdanen van de lidstaten van de Europese Gemeenschap;

- k) de term “luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België” moet worden begrepen als een verwijzing naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België zijn aangewezen.

ARTIKEL 2

VERLENING VAN RECHTEN

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

ARTIKEL 3

AANWIJZING VOOR DE EXPLOITATIE VAN DIENSTEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes.
2. Bij ontvangst van een dergelijke aanwijzing, zal de andere Overeenkomstsluitende Partij met een minimale procedurele vertraging de passende vergunningen en toelatingen verlenen, op voorwaarde dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan alle aanwijzingsvereisten voldoet.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

ARTIKEL 4**VERGUNNING VOOR DE EXPLOITATIE VAN DIENSTEN**

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van hun wetten en voorschriften, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de vereiste vergunningen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen, op voorwaarde dat:
 - a) in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op het grondgebied van België is gevestigd, en houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de Europese Gemeenschap; en
 - ii. de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft, en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk in de aanwijzing is vermeld.
 - b) in het geval van een door de Verenigde Republiek Tanzania aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. de luchtvaartmaatschappij haar hoofdvestiging op het grondgebied de Verenigde Republiek Tanzania heeft, en houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de Verenigde Republiek Tanzania; en
 - ii. de Verenigde Republiek Tanzania daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft.
2. Na ontvangst van zulke vergunningen kunnen de luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en mits tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 14 van deze Overeenkomst, en dat deze luchtdiensten worden uitgevoerd met luchtvaartuigen die ten minste aan de eisen van Bijlage 16, Volume 1, deel 2, Hoofdstuk III (derde uitgave - juli 1993) van het Verdrag voldoen.

ARTIKEL 5**WEIGERING, INTREKKING, INPERKING OF SCHORSING VAN DE EXPLOITATIEVERGUNNING**

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de exploitatievergunning bedoeld in artikel 4 van deze Overeenkomst ten aanzien van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij weigeren, intrekken, schorsen of inperken wanneer:

- a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i) de luchtvaartmaatschappij niet overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd of geen houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de Europese Gemeenschap; of
 - ii) de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is vermeld.
- b) in het geval van een door de Verenigde Republiek Tanzania aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i) de luchtvaartmaatschappij haar hoofdvestiging niet heeft in de Verenigde Republiek Tanzania of geen houder is van een geldig Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) conform de wetten van toepassing in de Verenigde Republiek Tanzania; of
 - ii) de Verenigde Republiek Tanzania geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft; of
 - iii) de aangewezen luchtvaartmaatschappij de wetten en voorschriften bepaald in artikel 6 van deze Overeenkomst niet naleeft.
- 2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

TOEPASSING VAN WETTEN EN VOORSCHRIFTEN

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in, het verlaten van en gedurende het verblijf op genoemd grondgebied.
2. In het geval van het Koninkrijk België, verwijst subartikel 1 hierboven ook naar de wetten en voorschriften die door de Europese Gemeenschap zijn uitgevaardigd.
3. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende

paspoorten of andere goedgekeurde reisdocumenten, de binnenkomst, de inkleding en de quarantaine moeten worden nageleefd door of met betrekking tot de bemanning, passagiers, vracht en post vervoerd door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij hun binnenkomst op het grondgebied van de genoemde Overeenkomstsluitende Partij.

4. Passagiers op doorreis over het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle. Deze bepaling is niet van toepassing indien de passagier op doorreis is naar een bestemming in een Staat die partij is bij het Verdrag ter uitvoering van het Schengenakkoord van 14 juni 1985.

ARTIKEL 7

BEWIJZEN, VERGUNNINGEN EN VEILIGHEID

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

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

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking werd betekend aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn.

Indien in aangelegenheden inzake vliegveiligheid geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan aangenomen veiligheidsnormen. Dit overleg heeft plaats binnen 30 dagen na dat verzoek.
4. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze

bevindingen en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 15 dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere periode adequate maatregelen te nemen, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, schorsing en wijziging van exploitatievergunningen).

5. Onverminderd de in artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichting wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of, op basis van een leaseovereenkomst, namens de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel "platforminspectie" genoemd) te onderzoeken, mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.
6. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:
 - a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
 - b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er een gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,

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

7. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of namens de luchtvaartmaatschappij of maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie overeenkomstig het bovenstaande vijfde lid door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of maatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in het bovenstaande zesde lid ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.
8. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk te schorsen of te wijzigen ingeval 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 veilige exploitatie van een luchtvaartmaatschappij.

9. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met het bovenstaande vierde of achtste lid wordt stopgezet zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 8

BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtverkeersfaciliteiten en elke andere bedreiging van de beveiliging van de luchtvaart te voorkomen.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, 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 en elke andere multilaterale overeenkomst betreffende de beveiliging van de burgerluchtvaart die bindend is voor de Overeenkomstsluitende Partijen.
4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben, of, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op zijn grondgebied zijn gevestigd en conform het recht van de Europese Gemeenschap geldige exploitatievergunningen hebben, en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.
5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor de binnenkomst op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

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

ARTIKEL 9

GEBRUIKSVERGOEDINGEN

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen dient tijdig kennisgeving te worden gedaan teneinde de aangewezen luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 10

GRONDAFHANDELINGSDIENSTEN

Onverminderd de wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest, het recht een keuze te maken tussen concurrerende verleners van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten.

Waar dergelijke wetten en voorschriften zelfafhandeling beperken of verhinderen en waar er geen daadwerkelijke mededinging is tussen verleners van grondafhandelingsdiensten, zal elke

aangewezen luchtvaartmaatschappij op een niet-discriminerende basis worden behandeld voor wat betreft haar toegang tot zelfafhandelings- en grondaafhandelingsdiensten aangeboden door een dienstverlener of dienstverleners.

ARTIKEL 11

DOUANE EN ACCIJNZEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand en andere goederen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die de overeengekomen diensten exploiteren, alsmede vliegtickets, brochures, folders, kalenders, agenda's, briefpapier en uniformen van luchtvaartmaatschappijen die zijn gegraveerd of bedrukt of gemerkt met het logo van de luchtvaartmaatschappij, zonder enige commerciële waarde, en die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij worden gebruikt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
 - a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervoerd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
 - b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden

uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften of -wetgeving een andere bestemming hebben gekregen.

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

ARTIKEL 12

CAPACITEIT

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en over de grenzen van deze grondgebieden heen op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van de Overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of op een deel daarvan onderhouden, niet op onrechtmatige wijze te treffen.
3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen, dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen van uiteindelijke bestemming van het vervoer.
4. Het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere staten dan de staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:
 - a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
 - b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de staten die in dit gebied gelegen zijn;

- c) de vereisten welke de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.
5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen, ten laatste 30 dagen vóór de aanvang van een overeengekomen dienst, hun vluchtprogramma's ter goedkeuring voorleggen aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Deze programma's bevatten o.m. de aard van de dienst, de te gebruiken luchtvaartuigen, de frequenties en de uurregelingen.
- Deze bepaling is eveneens van toepassing op latere wijzigingen.
- In bijzondere gevallen mag deze tijdslimiet worden ingekort, mits de genoemde autoriteiten daarin toestemmen.

ARTIKEL 13

VERANDERING VAN Vliegtuigtype EN COMMERCIËLE REGELINGEN

1. Voor elk segment of segmenten van de respectieve routes mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij tijdens om het even welke ononderbroken vlucht, wisselen van luchtvaartuigtype op om het even welk punt op de route.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij mogen verkoopovereenkomsten zoals zitplaatscontingenten, gedeelde vluchtcodes of andere commerciële regelingen met luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij, of met luchtvaartmaatschappijen van een derde land sluiten op voorwaarde dat die luchtvaartmaatschappijen houder zijn van de juiste exploitatievergunning.

ARTIKEL 14

TARIEVEN

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elk van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een van de in de Bijlage omschreven routes een tarief vaststelt.
2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en het belang van de gebruikers.
3. Onverminderd de toepassing van de bepalingen van de voorgaande leden van dit artikel, is het de aangewezen luchtvaartmaatschappijen toegestaan om op sectoren van de overeengekomen diensten waarop zij verkeersrechten van de vijfde vrijheid uitoefenen, de tarieven te hanteren die door luchtvaartmaatschappijen van derde en vierde vrijheid op diezelfde sectoren worden toegepast. De prijzen die door luchtvaartmaatschappijen van de vijfde vrijheid worden gehanteerd, zullen niet lager zijn en de tariefvoorwaarden zullen niet minder restrictief zijn dan die van de

zogenoemde luchtvaartmaatschappijen van derde en vierde vrijheid.

ARTIKEL 15

PERSONEEL

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

ARTIKEL 16

VERKOOP, INKOMSTEN EN OVERMAKING VAN WINSTEN

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks of, naar eigen goeddunken, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoerdiensten te verkopen tegen betaling in de munt van dat grondgebied of, naar eigen goeddunken, in vrij converteerbare munten van andere landen.

Eenieder is vrij zodanige vervoerdiensten te kopen tegen betaling in een munt die door die luchtvaartmaatschappij wordt aanvaard.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het steeds vrijelijk, onbeperkt en in vrij

converteerbare valuta overmaken naar zijn hoofdvestiging van de inkomsten uit de verkoop van luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling van enigerlei belasting op inkomsten of winsten door deze luchtvaartmaatschappijen verkregen op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

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

ARTIKEL 17

UITWISSELING VAN INFORMATIE

1. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit omvat afschriften van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane dienstabellen.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zoveel van tevoren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kopieën verschaffen van tarieven, dienstregelingen, met inbegrip van iedere wijziging daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, met inbegrip van de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan worden geëist om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgen betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten.

ARTIKEL 18

OVERLEG

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging en de bevestigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en

haar Bijlage.

2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek in die zin, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins overeenkomen.

ARTIKEL 19

REGELING VAN GESCHILLEN

1. Wanneer een geschil betreffende de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst niet kan worden beslecht in overeenstemming met artikel 18 van deze Overeenkomst, dan zal deze op verzoek van de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij aan een scheidsgerecht worden voorgelegd.
2. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt: elke Overeenkomstsluitende Partij duidt een lid aan en deze twee leden zullen samen beslissen over een als hun voorzitter door de Regeringen van de Overeenkomstsluitende Partijen aan te stellen onderdaan van een derde Staat. Deze leden worden aangeduid binnen twee maanden en de voorzitter binnen drie maanden te rekenen vanaf de datum waarop een van beide Overeenkomstsluitende Partijen de andere Overeenkomstsluitende Partij heeft geïnformeerd over haar voornemen om het geschil aan een scheidsgerecht voor te leggen.
3. Indien de in het bovenstaande tweede lid bepaalde periodes niet in acht worden genomen, mag de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij bij ontstentenis aan een andere relevante regeling, de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken om de noodzakelijke aanwijzingen te doen. Als de voorzitter een onderdaan is van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen of als hij op een andere manier verhinderd is deze functie uit te oefenen, dan moet de vicevoorzitter die hem vervangt de noodzakelijke aanwijzingen doen.
4. De beslissingen van het scheidsgerecht worden genomen bij meerderheid van stemmen. Dergelijke beslissingen zijn bindend voor de Overeenkomstsluitende Partijen. Elke Overeenkomstsluitende Partij draagt de kosten van zijn eigen lid, alsook de kosten van haar vertegenwoordiging in de arbitrageprocedures; de kosten van de voorzitter en alle overige kosten zullen in gelijke mate door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen. Voor al het overige zal het scheidsgerecht zijn eigen procedureregels vaststellen.

ARTIKEL 20

WIJZIGINGEN

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten en dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen

vanaf de datum van het verzoek.

2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.
3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.
4. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de Routetabel in de Bijlage kan worden gewijzigd door een administratieve regeling, na akkoord tussen de luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 21

BEËINDIGING

1. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg kennisgeving doen van haar besluit om deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

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

ARTIKEL 22

REGISTRATIE

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

ARTIKEL 23**INWERKINGTREDING**

Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg kennisgeven dat de grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn volbracht.

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

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

OPGESTELD in tweevoud te Dodoma, op 3 november 2021, in de Engelse taal.

VERTALING**BIJLAGE****ROUTETABEL****1. In het geval van het Koninkrijk België**

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Tanzania	Verdergelegen punten
Alle	Alle	Dar es Salaam, Zanzibar en Kilimanjaro	Alle

2. In het geval van de Verenigde Republiek Tanzania

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in België	Verdergelegen punten
Alle	Alle	Alle	Alle

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen mogen om het even welk punt of punten overslaan of in een verschillende volgorde exploiteren op om het even welke of alle vluchten, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst in het land van hun nationaliteit is gelegen.

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
ON AIR TRANSPORT SERVICES

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
ON AIR TRANSPORT SERVICES**

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

BEING PARTIES to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

DESIRING to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:**ARTICLE 1****DEFINITIONS**

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;
- c) the term "aeronautical authorities" means: in the case of Belgium, The Federal Public Service Mobility and Transport, and in the case of Tanzania, the Minister for the time being responsible for matters relating to Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- d) the terms "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) the term "Designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;
- f) the term "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- g) the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- h) the term "Change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;
- i) the terms "aircraft equipment", "ground equipment", "aircraft stores", "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention;
- j) the term "nationals of the Kingdom of Belgium" shall be understood as referring to nationals of European Community Member States;
- k) the term "airlines of the Kingdom of Belgium" shall be understood as referring to airlines designated by the Kingdom of Belgium.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the respective designated airlines:
 - a) to fly without landing across its territory;
 - b) to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - c) to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION TO OPERATE SERVICES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.
2. On receipt of such a designation, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that the designated airline meets all the requirements for the designation.
3. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

ARTICLE 4

AUTHORISATION TO OPERATE SERVICES

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant the designated airlines the appropriate authorisations to operate the agreed services for which those airlines have been designated, provided that:
 - a) in the case of an airline designated by Belgium:
 - i. the airline is established in the territory of Belgium under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and
 - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation.
 - b) in the case of an airline designated by the United Republic of Tanzania:
 - i. the airline has its principal place of business in the territory of the United Republic of Tanzania and has a valid Operating Licence in accordance with the law applicable in the United Republic of Tanzania; and
 - ii. the United Republic of Tanzania has and maintains effective regulatory control of the airline; and
2. Upon receipt of such authorisations the airlines may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airlines comply with the applicable provisions of this Agreement, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement, and that these services are performed with aircraft satisfying the requirement of at least Annex 16 Volume 1, part 2, Chapter III (third edition – July 1993) of the Convention.

ARTICLE 5

REFUSAL, REVOCATION, LIMITATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation referred to in Article 4 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party where:

- a) in case of an airline designated by the Kingdom of Belgium:
 - i) The airline is not established in the territory of the Kingdom of Belgium under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with the European Community law; or
 - ii) Effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
 - b) in the case of an airline designated by the United Republic of Tanzania:
 - i) the airline does not have its principal place of business in the United Republic of Tanzania or does not have a valid Air Operator's Certificate in accordance with the applicable laws of the United Republic of Tanzania or
 - ii) the United Republic of Tanzania does not have or is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
 - iii) the designated airline does not comply with the laws and regulations referred in Article 6 of this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 18 of this Agreement.

ARTICLE 6

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entry into, departure from or stay in its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon their entry into, departure from, or while within, the said territory.
2. In the case of the Kingdom of Belgium, sub article 1 above also refers to laws and regulations made under the European Community.
3. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to passports or other approved travel documents, to entry, customs clearance and quarantine shall be complied with by or relating to crew, passengers, cargo, and mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party upon their entrance into the territory of the said Contracting Party.
4. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than

a simplified control. This provision shall not apply if the passenger is in transit to a destination situated in a State, Party to the Convention in pursuance of the Schengen Agreement of 14 June 1985.

ARTICLE 7

CERTIFICATES, LICENCES AND SAFETY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 18 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
4. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement (revocation, suspension and variation of operating authorisations).
5. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated or, under a lease arrangement, on behalf of the airline of one Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called «ramp inspection»), provided this does not lead to unreasonable delay.

6. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.
7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
8. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 4 or 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 8

AVIATION SECURITY

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as annexes

to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Kingdom of Belgium, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community Law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

ARTICLE 9

USER CHARGES

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organisations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 10

GROUND HANDLING PROVISIONS

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide for ground handling services in whole or in part.

Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective

competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 11

CUSTOMS AND EXCISE

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airlines of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as airline tickets, brochures, leaflets, calendars, diaries, headed papers and airline uniforms engraved or printed or marked with the airline logo having no commercial value and used by the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:
 - a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airlines of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
 - c) taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.
3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airlines of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs legislation or regulations.
4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.
5. The exemptions provided for by this article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this article.

ARTICLE 12

CAPACITY

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective territories on the routes specified in the Annex to this Agreement.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same route.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.
4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating an airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
 - a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;
 - c) the requirements of long-haul airline operation.
5. The designated airlines shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include i.a. the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules.
This shall likewise apply to later changes.
In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

ARTICLE 13

CHANGE OF GAUGE AND COMMERCIAL ARRANGEMENTS

1. For any segment, or segments of the respective routes a designated airline may during any one continuous flight, change type of aircraft at any point of the route.
2. The designated airlines of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements, with airlines of either Contracting Party, or airlines of a third country, provided that such airlines hold the appropriate operational authorisation.

ARTICLE 14

TARIFFS

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines.
2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the interest of users.
3. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this article, the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors. The prices applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive than those of the said third and fourth freedom airlines.

ARTICLE 15

STAFF REQUIREMENTS

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airlines, be satisfied by their own personnel of any nationality or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such law and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.
4. To the extent permitted under national law, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties.

ARTICLE 16

SALES, REVENUES AND TRANSFER OF EARNINGS

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transport services in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

Any person shall be free to purchase such transport services in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to remit to its head office at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party.
3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by those airlines in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

This provision shall not apply if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption is in force between the Contracting Parties.

ARTICLE 17

EXCHANGE OF INFORMATION

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorisations extended to their respective designated airlines to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.
2. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.
3. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services.

ARTICLE 18

CONSULTATIONS

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close co-operation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 19

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 18 of this Agreement, it shall be submitted to an Arbitral Tribunal, at the request of either Contracting Party.
2. Such Arbitral Tribunal shall be as follows: each Contracting Party shall appoint one member and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and the Chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an Arbitral Tribunal.
3. If the period specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice President deputizing for him should make the necessary appointments.
4. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting parties. All other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

ARTICLE 20

MODIFICATIONS

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.
2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.
3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
4. The Contracting Parties agree that the Route Schedule in the Annex can be modified after agreement between the Aeronautical Authorities through an administrative arrangement.

ARTICLE 21

TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 22

REGISTRATION

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 23**ENTRY INTO FORCE**

Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party through the diplomatic channel of the completion of its constitutional formalities required to bring this Agreement into effect.

The Agreement shall come into force on the first day of the month following the date of the last notification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at Dodoma on this 3rd day of November 2021
in the English language.

ANNEX**SCHEDULE OF ROUTES**

1. In case of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate points	Points in Tanzania	Points beyond
Any	Any	Dar es Salaam, Zanzibar and Kilimanjaro	Any

2. In case of the United Republic of Tanzania

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Points beyond
Any	Any	Any	Any

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.