

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

22 décembre 2023

PROJET DE LOI

portant assentiment à l'Accord entre
le gouvernement du Royaume de Belgique et
le gouvernement de la République du Liberia
relatif au transport aérien,
fait à Monrovia le 17 juillet 2019

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)	57
Accord (en)	94

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

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

22 december 2023

WETSONTWERP

houdende instemming met de Overeenkomst
tussen de regering van het Koninkrijk België
en de regering van de Republiek Liberia
betreffende het luchtvervoer,
gedaan te Monrovia op 17 juli 2019

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)	57
Overeenkomst (en)	94

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

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 22 décembre 2023.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 16 janvier 2024.

De regering heeft dit wetsontwerp op 22 december 2023 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 16 januari 2024 door de Kamer ontvangen.

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
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 (beigegekleurig papier)

RÉSUMÉ

L'Accord aérien bilatéral signé par la Belgique et le Liberia le 17 juillet 2019 remplace l'Accord aérien bilatéral du 27 avril 1965 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes.

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

SAMENVATTING

De bilaterale Luchtvaartovereenkomst die België en Liberia op 17 juli 2019 hebben ondertekend, vervangt de bilaterale Luchtvaartovereenkomst van 27 april 1965 waarvan meerdere clausules hetzij verouderd waren, hetzij niet met het communautair recht overeenstemden, hetzij gewoon niet meer aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak beantwoordden.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Contexte et cadre normatif des Accords aériens bilatéraux

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

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

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 du Liberia

L'Accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République du Liberia, signé le 17 juillet 2019, fait partie de cette nouvelle lignée d'Accords aériens.

Il a été conclu et paraphé, à la suite de Consultations Aéronautiques qui se sont tenues à Monrovia, les 4 et 5 octobre 2007 entre les autorités aéronautiques des deux pays (le SPF Mobilité & Transport pour la Belgique). Il remplace l'Accord aérien bilatéral du 27 avril 1965 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéroportuaire ou des besoins des parties prenantes.

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 een versnelde en buitengewone ontwikkeling van het internationale luchtverkeer mogelijk gemaakt. Dankzij het sluiten van duizenden bilaterale Overeenkomsten tussen alle landen ter wereld, is de bediening van een land door een luchtvaartmaatschappij van een ander land toegestaan, op basis van het principe van wederkerigheid en op voorwaarde dat bepaalde regels worden nageleefd.

Ook vandaag bouwen deze Overeenkomsten nog voort op het Verdrag van Chicago van 1944 en vooral op de aanbevelingen en normen van de ICAO (*International Civil Aviation Organization*/Internationale Burgerluchtvaartorganisatie), die door dit Verdrag werd opgericht.

De bilaterale Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Liberia

De bilaterale Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Liberia die op 17 juli 2019 werd ondertekend, maakt deel uit van deze nieuwe reeks van luchtvaartovereenkomsten.

Deze overeenkomst werd gesloten en geparafeerd naar aanleiding van de overlegvergaderingen die op 4 en 5 oktober 2007 te Monrovia tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen (de FOD Mobiliteit en Vervoer voor België) werden gehouden. Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 27 april 1965 waarvan meerdere clausules hetzij verouderd waren, hetzij niet met het communautair recht overeenstemden, hetzij gewoon niet meer aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak beantwoordden.

Il est aujourd'hui, en application de l'article 167 de la Constitution, présenté à l'assentiment de la Chambre. Cet Accord a en effet un caractère mixte au niveau interne belge (fédéral, régions).

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

Il s'agit:

— pour les parties contractantes, des aspects suivants:

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

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

octroi des droits de trafic; assistance en escale; capacité et approbation des programmes d'exploitation; tarifs; ventes et recettes ainsi que représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre Partie Contractante; rupture de charge et accords de partage de codes.

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

Overeenkomstig artikel 167 van de Grondwet wordt deze overeenkomst nu ter instemming aan de Kamer voorgelegd. Deze Overeenkomst heeft immers een gemengd karakter op intern Belgisch niveau (federaal, gewesten).

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

Het gaat om:

— de volgende aspecten voor de Overeenkomstsluitende Partijen:

de bewijzen van luchtwaardigheid; de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen; de toepassing van de wetten en voorschriften; de samenwerking inzake beveiliging; de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen; de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen waarbij België verplicht rekening moet houden met het Europese begrip van communautaire luchtvaartmaatschappij zoals bedoeld in de arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen (HvJ-EU); de vergunning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn; de gebruiksvergoedingen (luchthavens en luchtvaartvoorzieningen); de douanerechten en accijnzen; de specifieke aspecten eigen aan elke Overeenkomst, namelijk: het overleg, de informatie-uitwisseling, de regeling van geschillen, de wijziging en de beëindiging van de overeenkomst, de registratie en de inwerkingtreding;

— de volgende aspecten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

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

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

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

Cet Accord n'a pas pour effet de lier personnellement le citoyen et ne grève pas le budget de l'État.

Il veille à tenir compte des intérêts des Régions en ne faisant aucune distinction entre les aéroports belges, quant à leur accès et possibilités de dessertes. Il laisse celui-ci au libre choix des entreprises de transport désignées.

Le contenu de l'Accord

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

Il s'agit en l'espèce d'un nouvel Accord bilatéral aérien remplaçant celui du 27 avril 1965.

Cet Accord est suivi de 23 articles et d'une Annexe dénommée "Tableau des Routes" faisant partie intégrante de celui-ci.

COMMENTAIRE DES ARTICLES 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. Il s'agit en l'occurrence des: droit de survol, droit d'escale non commerciale, droit de débarquer et d'embarquer des passagers, des marchandises et du courrier. Le droit de cabotage est par contre explicitement exclu.

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

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

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

De inhoud van de Overeenkomst

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

In casu vervangt deze nieuwe bilaterale Luchtvaart-overeenkomst de Overeenkomst van 27 april 1965.

De Overeenkomst telt 23 artikelen en een bijlage "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van de overeenkomst.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN VAN DE OVEREENKOMST

Artikel 1

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

Art. 2

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

Art. 3

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

Art. 4

L'article 4 détaille la manière de procéder à la désignation d'une entreprise de transport aérien et les conditions auxquelles cette dernière doit répondre. Cet article tient compte des prescrits européens interdisant, pour les États membres, de limiter la désignation uniquement à des entreprises de transport aérien nationales. L'aspect communautaire et en particulier la notion de "droit d'établissement" est mis en évidence. La Belgique est ainsi autorisée dans cet accord, en conformité avec la législation européenne, à désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien communautaires pour autant que ces dernières sont établies en Belgique. Le Liberia fait, de son côté, référence au droit applicable en République du Liberia et au sein de la CEDEAO (Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest) pour la désignation de ses entreprises de transport aérien.

Art. 5

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

Art. 6

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

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. Il définit également les normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation ainsi que la manière dont l'une des Parties contractantes peut effectuer, sur son territoire, une inspection au sol d'un aéronef de l'autre Partie contractante.

Art. 3

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

Art. 4

Artikel 4 legt uit hoe een luchtvaartmaatschappij kan worden aangewezen en bepaalt aan welke voorwaarden ze moet voldoen. Dit artikel houdt rekening met de Europese voorschriften waarbij de lidstaten de aanwijzing niet tot de nationale luchtvaartmaatschappijen mogen beperken. De nadruk wordt gelegd op het communautaire aspect en meer bepaald op het begrip van "vestigingsrecht". België is aldus gemachtigd, conform de Europese wetgeving, om een of meer communautaire luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen, voor zover ze in België zijn gevestigd. Liberia daarentegen verwijst, voor wat betreft de aanwijzing van haar luchtvaartmaatschappijen, naar de wetgeving die in de Republiek Liberia en in de ECOWAS (Economische Gemeenschap van West-Afrikaanse Staten) van toepassing is.

Art. 5

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

Art. 6

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

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. Het definieert ook de veiligheidsnormen in verband met de bemanningen, de luchtvaartuigen en de exploitatie ervan, alsook de manier waarop een van de Overeenkomstsluitende Partijen op haar grondgebied

Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante si elle parvient à la conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

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 rappelées.

Art. 9

L'article 9 établit que les droits d'utilisation (redevances d'usage) 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 désignées de la première Partie.

Art. 10

L'article 10 permet la pratique de l'auto-assistance sur le territoire de l'autre Partie contractante ou le choix de sous-traiter ces services d'assistance au ou à l'un des prestataires autorisés. Dans tous les cas où l'auto-assistance serait limitée ou, qu'une concurrence entre prestataires de services d'assistance n'existerait pas, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire.

Art. 11

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

een platforminspectie van een luchtvaartuig van de andere Overeenkomstsluitende Partij mag uitvoeren. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor om de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie.

Art. 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 gebruiksrechten (gebruiksvergoedingen) die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen niet hoger mogen zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van eerstbedoelde Partij.

Art. 10

Artikel 10 kent aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht toe, om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondaafhandeling te doen, of de grondaafhandeling aan een erkende dienstverlener uit te besteden. Indien het zelf afhandelen beperkt zou zijn of bij gebrek aan concurrerende verleners van grondaafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op niet-discriminerende wijze behandeld.

Art. 11

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

Art. 12

L'article 12 traite de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au tableau des routes. Les entreprises de transport aérien désignées bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services aériens convenus. Il précise aussi que les programmes d'exploitation devront être soumis pour approbation préalable aux Autorités Aéronautiques des deux Parties, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

Art. 13

L'article 13 permet la rupture de charge sur tout secteur des routes ainsi que des accords de partage de codes avec des entreprises de transport aérien désignées de toute nationalité.

Art. 14

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

Art. 15

L'article 15 autorise, sur base de réciprocité, l'affectation de personnel expatrié sur le territoire de l'autre Partie contractante. La question des permis de travail et visas d'emplois est traitée. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par leur propre personnel, quelle que soit sa nationalité, ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services.

Art. 16

L'article 16 permet aux entreprises de transport aérien désignées de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Il offre également la possibilité de transférer librement l'excédent de recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire. Il exempte également les entreprises de transport aérien, sur le territoire de

Art. 12

Artikel 12 behandelt de capaciteit die op de omschreven routes in de routetabel mag worden ingezet. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten. De exploitatieprogramma's moeten uiterlijk 30 dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden voorgelegd.

Art. 13

Artikel 13 stelt dat van vliegtuigtype mag worden veranderd op alle gedeeltes van de routes en dat codesharingsregelingen met aangewezen luchtvaartmaatschappijen van om het even welke nationaliteit kunnen worden afgesloten.

Art. 14

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

Art. 15

Artikel 15 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. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel van om het even welke nationaliteit of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft zodanige diensten te verrichten.

Art. 16

Artikel 16 verleent het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te verkopen. Dit artikel verleent ook het recht om het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen maatschappijen op dat grondgebied over te maken. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen

l'autre Partie, de toute forme de taxe sur les revenus ou profits ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Art. 17

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

Art. 18

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

Art. 19

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

Art. 20

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

Art. 21

L'article 21 complète l'article précédent par 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 établit que chaque Partie Contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de l'Accord.

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

zijn ook vrijgesteld op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, van enigerlei belasting op inkomens of baten alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

Art. 17

Artikel 17 waarborgt de uitwisseling van informatie tussen de Overeenkomstsluitende Partijen (vergunningen, bewijzen, enz.).

Art. 18

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

Art. 19

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

Art. 20

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

Art. 21

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

Art. 22

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

Art. 23

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

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

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

*
* *

Le Conseil d'État a rendu son avis le 9 octobre 2023 portant la référence 74.445/4.

Il y est indiqué que le présent accord a été décrit à juste titre comme un traité mixte devant être soumis à l'avis conforme 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 une convention risque de ne pas être ratifiée ou de n'avoir aucun effet dans l'ordre juridique belge.

Le Conseil note également que l'Accord prévoit une procédure de modification de l'Accord et de son annexe (article 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 délimité.

L'article 3 de l'avant-projet répond à cette exigence.

Le Conseil constate que l'accord fait référence à plusieurs reprises à la convention de Chicago. Les dix-neuf annexes à la convention de Chicago, qui constituent les "Normes et Pratiques recommandées internationales", n'ont pas été publiées au *Moniteur belge*. Elles sont mises à disposition par le service de publication de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et ne sont pas disponibles en néerlandais.

Selon une jurisprudence constante de la Cour de cassation, en l'absence de publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne peuvent être opposées aux particuliers.

luchtvaartmaatschappij luchtdiensten overeenkomstig de voorwaarden die in de Overeenkomst werden vastgelegd, kan uitvoeren.

*
* *

De Raad van State bracht advies uit op 9 oktober 2023 met kenmerk 74.445/4.

Daarin stelt het dat de voorliggende overeenkomst terecht werd aangemerkt als een gemengd verdrag dat ter instemming moet worden voorgelegd aan de gewestparlementen.

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, 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.

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 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.

Artikel 3 van het voorontwerp voldoet aan de vereiste.

De Raad merkt op dat in de overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de conventie van Chicago. De negentien bijlagen bij de conventie van Chicago die de "*International Standards and Recommended Practices*" vormen, werden niet bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Ze worden via de publicatiedienst van de *International Civil Aviation Organization* (ICAO) beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie zijn, bij gebrek aan een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, deze bepalingen niet tegenstelbaar aan particulieren.

Le SPF Mobilité prend note de cela, mais cela ne constitue actuellement pas un obstacle à la poursuite de la procédure d'approbation.

Enfin, le Conseil d'État rappelle 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 belge et la République du Liberia (et donc pas les gouvernements du Royaume de Belgique et de la République du Liberia).

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Buitenlandse Zaken,

Hadja Lahbib

FOD Mobiliteit neemt hier notitie van maar momenteel vormt dit geen beletsel voor de verderzetting van de instemmingsprocedure.

Tenslotte wijst de Raad van State er nogmaals op dat verdragen, weliswaar gesloten worden door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat zij dat doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. *In casu* zijn de verdragsluitende partijen derhalve de Belgische Staat en de Republiek Liberia (en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België en van de Republiek Liberia).

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

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 du Liberia relatif au transport aérien, fait à Monrovia le 17 juillet 2019.

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 du Liberia relatif au transport aérien, fait à Monrovia le 17 juillet 2019, 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 du Liberia relatif au transport aérien, fait à Monrovia le 17 juillet 2019, sortiront leur plein et entier effet.

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Liberia betreffende het luchtvervoer, gedaan te Monrovia op 17 juli 2019.

ARTIKEL 1

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

ART. 2

De Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Liberia betreffende het luchtvervoer, gedaan te Monrovia op 17 juli 2019, 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 Republiek Liberia betreffende het luchtvervoer, gedaan te Monrovia op 17 juli 2019, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 74.445/4 DU 9 OCTOBRE 2023

Le 7 septembre 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 du Liberia relatif au transport aérien, fait à Monrovia le 17 juillet 2019'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 9 octobre 2023. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Luc CAMBIER et Géraldine ROSOUX, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Marianne DONY, assesseurs, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier.

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

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 9 octobre 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 de l'avant-projet[†], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

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

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. L'avant-projet de loi à l'examen a pour objet de porter assentiment à l'«Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République du Libéria relatif au transport aérien, fait à Monrovia le 17 juillet 2019» (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.

[†] S'agissant d'amendements à un projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 74.445/4 VAN 9 OKTOBER 2023

Op 7 september 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 Republiek Liberia betreffende het luchtvervoer, gedaan te Monrovia op 17 juli 2019'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 9 oktober 2023. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Géraldine ROSOUX, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK en Marianne DONY, assessoren, en Charles-Henri VAN HOVE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 9 oktober 2023.

*

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

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

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het voorliggende voorontwerp van wet strekt ertoe instemming te verlenen aan de "Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Liberia betreffende het luchtvervoer", gedaan te Monrovia op 17 juli 2019 (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.

[‡] Aangezien het om amendementen op een wetsontwerp gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

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

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

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

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

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

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

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

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

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

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

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

¹ *Doc. parl.*, Chambre, 2018-2019, n° 54-3403/1, pp. 12 à 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>).

¹ *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/1, 12 tot 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. 54-3017/1, 13 tot 17; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57109.pdf>), beide met verwijzing naar advies 52.638/VR, op 22 januari 2013 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 17 juli 2013 'houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006' (*Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2015/1, 44 tot 50; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/52638.pdf>).

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

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

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

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

Procédure de modification de l'accord et procédure de modification des routes aériennes

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

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

"Ces dispositions contiennent une délégation de pouvoirs à des organes européens pour modifier un certain nombre de dispositions, sans l'approbation des États membres conformément à leurs règles constitutionnelles respectives. La Belgique et ses entités fédérées pourraient donc être liées par une modification du Traité sans que les assemblées législatives compétentes y aient donné expressément leur 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.

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

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

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

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

bilatérale luchtvaartakkoorden wordt de geëigende procedure, t.t.z. de werkgroep gemengde verdragen, gevolgd voor de bepaling van het karakter.⁷³

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

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

Die opmerking geldt eveneens voor het voorliggende voorontwerp van wet.

Procedure tot wijziging van de Overeenkomst en procedure tot wijziging van de vliegroutes

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

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

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

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

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

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

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

Tant la Cour de cassation⁷ que la section de législation du Conseil d'État⁸ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à une modification à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 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.

3.3. 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.

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

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

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 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 et 356; voir également l'avis 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 et 41, sous "Observations générales", le point 1.2.

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

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

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

¹⁰ Advies 44.028/AV van 29 januari 2008 over een voorontwerp dat 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 en 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 Stabiiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012', *Parl.St. Senaat* 2011-12, nr. 5-1598/1, 40 en 41, onder "Algemene opmerkingen", punt 1.2.

3.4. 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 'concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers' doivent être respectées;

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

3.5. Il ressort par ailleurs de l'article 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, à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.

3.4. Wat betreft de wijzigingen die met toepassing van artikel 20, leden 1 en 3, in de Overeenkomst worden aangebracht, dient bovendien te worden opgemerkt dat:

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

– bij het tot stand komen ervan de procedures die bij verordening (EG) 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 'inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen' zijn ingesteld, moeten worden gevolgd;

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

3.5. Voorts blijkt uit artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst dat de bijlage bij die Overeenkomst kan worden gewijzigd bij een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

Die bijlage definieert de vliegroutes waarop de in de Overeenkomst bepaalde exploitatierechten betrekking hebben. Bovendien vermeldt ze dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de overeenkomstsluitende partijen op de overeengekomen routes een of meer punten mogen weglaten of die in een andere volgorde mogen bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land hunner nationaliteit.

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

¹¹ Zie in deze zin advies 57.108/VR, met verwijzing naar advies 50.621/3 van 13 december 2011 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juli 2013 'houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuurerfen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005' (*Parl. St.* Senaat 2012-13, nr. 2025/1, 26 tot 28); advies 54.630/VR van 14 januari 2014 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 25 april 2014 'houdende instemming met het akkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Albanië betreffende het internationaal wegvervoer, ondertekend in Tirana op 25 april 2006' (*Parl. St.* VI. Parl. 2013-14, nr. 2444/1, 27 tot 35).

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

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

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

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

¹² Voir en ce sens l'avis 57.108/VR, avec référence à l'avis 37.954-37.970-37.977-37.978/AG donné le 15 février 2005 sur:
– un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 'portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe et à l'Acte final, faits à Rome, le 29 octobre 2004' (37.954/AG), *Doc. parl.*, Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1, p. 64;

– un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 'portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004' (37.970/AG), *Doc. parl.*, Ass. réun. 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' (37.977/AG), *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-2005, n° A-128/1, p. 25;

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

¹³ Voir le point 3.2.

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

Artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst doet geen principieel probleem rijzen, gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van de wijzigingen of aanvullingen die krachtens deze bepaling zijn toegestaan.¹² Daar het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging van de Overeenkomst, dient evenwel, overeenkomstig de 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 geformuleerd zijn, ook voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst in de bijlage bij die Overeenkomst aangebracht worden.

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

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

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

In dit verband dient erop te worden gewezen dat die bepalingen, volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, in beginsel niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen.¹⁴

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

– een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 juni 2006 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004' (37.954/AV) (*Parl. St. VI. Parl.* 2004-05, nr. 358/1, 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 3.2.

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

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

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET DE LOI

INTITULÉ

5. Selon son intitulé, le traité auquel il est donné assentiment est un "Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République du Libéria relatif au transport aérien", fait à Monrovia le 17 juillet 2019.

Bien que cet intitulé doive être reproduit 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 belge¹⁸ et la République du Libéria (et donc pas les gouvernements du Royaume de Belgique et de la République du Libéria)¹⁹.

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 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 47.092/4 donné le 23 septembre 2009 sur un avant-projet devenu la loi du 24 avril 2014 'relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime', *Doc. parl.*, Chambre, 2013-2014, n° 53-3381/1, pp. 12 et 13.

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. Voir également C.E. (7^e ch.), 10 juin 2005, n° 145.819, SA Heli Service Belgium.

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

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

5. Volgens het opschrift van de Overeenkomst waaraan instemming verleend wordt, gaat het om een "Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Liberia betreffende het luchtvervoer", gedaan te Monrovia op 17 juli 2019.

Hoewel dat opschrift letterlijk moet worden overgenomen in de artikelen 2 en 3 van het voorontwerp, wordt de gelegenheid hier ook te baat genomen om te onderstrepen dat verdragen weliswaar worden gesloten door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. *In casu* zijn de verdragsluitende partijen derhalve de Belgische Staat¹⁸ en de Republiek Liberia (en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België en van de Republiek Liberia).¹⁹

¹⁵ Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, "L'application du droit international par le juge administratif", APT 1998, 95). Zie evenwel advies 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 'houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en 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. 53-3381/1, 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*. Zie ook RvS (7^e k.) 10 juni 2005, nr. 145.819, NV Heli Service Belgium.

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

¹⁹ Zie in deze 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 tot 54).

ANNEXES

6. L'Accord auquel il est donné assentiment a été fait uniquement en langue anglaise. Les versions française et néerlandaise qui l'accompagnent mentionneront qu'elles n'en constituent qu'une traduction.

*

Le greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

LE PRÉSIDENT,

Bernard BLERO

BIJLAGEN

6. De Overeenkomst waaraan instemming wordt verleend, is alleen in het Engels opgemaakt. In de daarbij gevoegde Franse en Nederlandse tekst moet vermeld worden dat het gaat om loutere vertalingen.

*

De griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De voorzitter,

Bernard BLERO

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 du Liberia relatif au transport aérien, fait à Monrovia le 17 juillet 2019, 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

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 Republiek Liberia betreffende het luchtvervoer, gedaan te Monrovia op 17 juli 2019, 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 rege-

gouvernement de la République du Liberia relatif au transport aérien, fait à Monrovia le 17 juillet 2019, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 17 décembre 2023

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

La ministre des Affaires étrangères,

Hadja Lahbib

ring van de Republiek Liberia betreffende het luchtvervoer, gedaan te Monrovia op 17 juli 2019, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 17 december 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 RÉPUBLIQUE DU LIBERIA
RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN**

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU LIBERIA

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 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 du Liberia, l'Autorité de l'aviation civile du Liberia 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 le sens qui leur est attribué 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 de 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 » et « pièces de rechange » ont le sens qui leur est attribué 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 États membres de la Communauté européenne. 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 avis adressé à l'autre Partie contractante, aux fins de l'approbation par les autorités aéronautiques, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe pour cette Partie contractante.
2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer, par avis adressé à l'autre Partie contractante, aux fins de l'approbation par les autorités aéronautiques, 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 de transport aérien ont été désignées, pour autant que :
 - I. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique :
 1. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire 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
 2. 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 l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
 - II. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Liberia :
 1. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire du Liberia en vertu du Traité de la CEDEAO, de la Charte de l'Union africaine et de traités, le Liberia étant membre de l'OACI, et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable dans les lois et règlements du Liberia ; et
 2. la République du Liberia 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

Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations visées à l'article 4 du présent Accord à l'égard des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante :
 - a) si les entreprises de transport aérien en cause ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux ;
 - b) si, dans l'exploitation des services, les entreprises de transport aérien en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord ;
 - c) si les entreprises de transport aérien en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie contractante ;
 - d) I. si, dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique :
 1. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la Belgique en vertu du Traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit de la Communauté européenne ; ou
 2. un 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.
 - II. si, dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Liberia :
 1. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Liberia ou n'a pas d'accord de partage de codes au moment de l'entrée en vigueur du présent Accord ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit applicable au Liberia, ou
 2. la République du Liberia n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien ou l'autorité aéronautique compétente responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'est pas clairement identifiée dans la désignation.

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 et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.
2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante et par ou pour leurs équipages, passagers, marchandises et courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.
 - a) Les passagers en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire tel que spécifié par les documents pertinents de l'OACI.
 - b) Cette disposition ne s'appliquera pas si le passager est en transit à destination d'un État partie à la Convention en application de l'accord de Schengen du 14 juin 1985.
3. Aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à ses propres entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante qui assure des services aériens internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations y associées sous son contrôle.

ARTICLE 7

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 qui sont toujours en cours de validité seront reconnus comme valables par l'autre Partie contractante aux fins 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.
 - 1.1 Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.
2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations conformément à l'article 18 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.
 - 2.1 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 des consultations à tout moment au sujet des normes de sécurité dans tout domaine se rapportant aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.
 - 3.1 Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes constate que l'autre Partie contractante n'applique 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 qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par 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).
 - 3.2 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 sur l'aire de trafic ») 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.

3.3 Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à :

- a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou
- b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'application et le suivi effectifs 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.

3.4 Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante ou pour leur compte en vue d'effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3.2 ci-dessus est refusé par le représentant de la ou des 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 dans le paragraphe 3.3 ci-dessus, existent et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.

3.5 Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou des 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 sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien.

3.6 Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les paragraphes 3.1 ou 3.5 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

ARTICLE 8

Sûreté de l'aviation

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations 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 de l'aviation 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 sont applicables aux Parties contractantes ; elles prévoient que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leur registre, ou les exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence principale sur le territoire des Parties contractantes ou, dans le cas du Royaume de Belgique, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire et ont une licence d'exploitation valable, ainsi que les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, agissent en conformité avec lesdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
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 contractante. 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 de navigation aérienne par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services internationaux analogues.
2. Chaque Partie contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des 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

1. Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, le droit de la Communauté européenne, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance en escale ou, à son gré, le droit de choisir parmi 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.

2. Les aéronefs qui entrent et sortent du territoire de chaque Partie contractante seront de même niveau et ne feront l'objet d'aucune discrimination ou préférence. Une juste rotation des aéronefs sera observée et les aéronefs ne se limiteront pas à des aéronefs plus anciens sur le territoire de l'autre Partie contractante. Si une telle pratique est malgré tout constatée, il y sera remédié en adressant à l'autre Partie contractante dans le chef de laquelle une telle pratique est observée une notification pour exiger que des mesures appropriées soient prises. L'absence de correction de telles pratiques et/ou leur répétition ultérieure entraîneront l'application de l'article 5 du présent Accord.

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 par l'autre Partie contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces entreprises de transport aérien désignées.
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, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante ;
 - b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire ;
 - c) embarqués dans des 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 ;
 - 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 et les horaires de vol. Ceci s'applique également aux modifications ultérieures. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être écourté, moyennant le consentement desdites autorités.

ARTICLE 13**Rupture de charge et partage de codes**

1. Sur tout secteur ou secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'aéronef utilisé en n'importe quel point de la route.
2. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en exploitant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'annexe, conclure des arrangements de partage de codes avec une entreprise de transport aérien, quelle que soit sa nationalité.
3. Un vol en partage de codes réalisé en tant que transporteur effectif sera pleinement pris en considération par rapport aux droits de trafic autorisés ; un vol réalisé en tant que transporteur commercialisant le service ne sera pas pris en considération par rapport aux droits de trafic autorisés.

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. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques peuvent accepter un délai plus court dans des cas particuliers.
- 3.1 Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désaccord quant au tarif qui leur a été soumis, ce tarif sera considéré comme acceptable et entrera en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.
- 3.2 Si les autorités aéronautiques acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, elles peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera inférieur à trente (30) jours.
4. Si un désaccord a été exprimé conformément au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes tiendront des consultations conformément à l'article 18 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.
5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.
6. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 19 du présent Accord.
7. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de veiller à ce que les tarifs imposés et perçus soient conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et ne fassent pas l'objet de rabais.
8. 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 ceux desdites entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

9. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 à 8 du présent article, les tarifs devant être appliqués par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Liberia pour un transport effectué dans la Communauté européenne sont soumis au droit de la Communauté européenne. Il sera interdit d'appliquer des tarifs trop élevés ou trop faibles.

La référence au droit européen dans le présent sous-paragraphe concerne uniquement les tarifs.

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 leurs représentants et leurs 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 qu'en soit la 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 visés 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. Une période de soixante (60) jours devrait être d'application pour l'exemption, avec possibilité de renouvellement pour trente (30) jours supplémentaires.

ARTICLE 16

Ventes et recettes

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.
 - 1.1 Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre des titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.
 - 1.2 Toute personne peut acquérir ces titres 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 l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par l'entreprise de transport aérien désignée sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ; ils ne seront soumis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.
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 requise propre à 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 avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

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 à l'application et au 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.
3. La Partie contractante demandant la tenue de telles consultations intégrera un ordre du jour dans sa notification adressée à cette fin.

ARTICLE 19

Règlement des différends

1. Si un différend naît entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme ou l'une des Parties contractantes peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.
3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit :
Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage et adressera une notification à l'OACI pour confirmation. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner un troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.
Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.
- 3.1 Si l'une des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.
4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent article.
- 4.1 Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie contractante pourra appliquer l'article 5 du présent Accord.
5. Les frais d'arbitrage seront partagés à parts égales entre les Parties contractantes. Le tribunal arbitral détermine les règles internes.

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 après accord entre les autorités aéronautiques via un arrangement administratif.

ARTICLE 21

Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment et pour quelque raison que ce soit, 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.
- 2.1 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 Monrovia le 17 juillet 2019, en anglais.

TRADUCTION

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien de la République du Liberia :

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

2. Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien du Royaume de Belgique :

Points en Belgique	Points intermédiaires	Points au Liberia	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 REPUBLIEK LIBERIA
BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER**

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK LIBERIA

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 opgesteld 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 voor Liberia, de Liberiaanse Burgerluchtvaartautoriteit, 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 vastgelegd 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 luchtvaartuigen van een andere capaciteit worden ingezet dan op een ander deel van de route;

- i) de uitdrukkingen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.
- j) Verwijzingen in deze Overeenkomst naar de staatsburgers van het Koninkrijk België moeten worden begrepen als een verwijzing naar de staatsburgers van de lidstaten van de Europese Gemeenschap; Verwijzingen in deze Overeenkomst naar Luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België zullen 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 het voornoemd 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, om ter goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten en via een mededeling geadresseerd 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 vastgelegde routes.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht, om ter goedkeuring door de luchtvaartautoriteiten en via een mededeling geadresseerd 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 haar 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:
 - I. in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 1. deze maatschappij overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd, en houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de Europese Gemeenschap; en
 2. 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; en
 - II. in het geval van een door Liberia aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 1. deze maatschappij op het grondgebied van Liberia is gevestigd onder ECOWAS, onder het Handvest en de verdragen van de Afrikaanse Unie (AU), Liberia lid zijnde van de ICAO, en houder is van een geldig Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) conform de wetten en voorschriften die van toepassing zijn in Liberia, en
 2. de Republiek Liberia 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

Intrekking of schorsing van exploitatievergunning

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 van deze Overeenkomst vermelde vergunningen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden;
 - a) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten aan te tonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;
 - b) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
 - c) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;
 - d) I. in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 1. als ze 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
 2. 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;
 - II. in het geval van een door Liberia aangewezen luchtvaartmaatschappij:

1. als deze niet op het grondgebied van Liberia is gevestigd of geen code-sharing-overeenkomst heeft op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, of geen geldige exploitatievergunning bezit in overeenstemming met de in Liberia van toepassing zijnde wet, of
 2. De Republiek Liberia geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvervoerder uitoefent en handhaaft of de bevoegde luchtvaartautoriteit die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) niet duidelijk in de aanwijzing is vermeld.
2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen genoemd grondgebied.
2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door hun bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.
 - a) Passagiers op doorreis over het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle, zoals bepaald in de relevante ICAO-documenten.
 - b) 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.
3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 7

Bewijzen, vergunningen en veiligheid

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.
 - 1.1 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.
 - 2.1 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.
 - 3.1. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, in een zodanig gebied 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).

- 3.2. 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.

- 3.3. 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.

- 3.4. 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 lid 3,2 hierboven 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 lid 3,3 hierboven ontstaat en de

in dat lid vermelde conclusies te trekken.

- 3.5. 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.
- 3.6. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met de leden 3,1 of 3,5 hierboven 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 het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtverkeersfaciliteiten en elke andere bedreiging van de veiligheid 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 op de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben, of, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die op zijn grondgebied zijn gevestigd en 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 het 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 te nemen, bestemd om aan een dergelijk incident of de dreiging daarvan snel en veilig een einde te stellen.
7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de luchtvaartbeveiligingsbepalingen 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 luchtvaartfaciliteiten door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke worden opgelegd aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten verleent.
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 mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 10

Grondafhandelingsdiensten

1. Onverminderd de wetten en verordeningen van elke Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip, in het geval van België van het recht van de Europese Gemeenschap, heeft elke 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 leveranciers 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 grondafhandelingsdiensten verleend door een leverancier of leveranciers.

2. De luchtvaartuigen die het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende partij binnenvliegen en verlaten, zullen gelijkwaardig zijn en zullen geen voorwerp uitmaken van enige discriminatie of voorkeur. Bij voorkeur zal er een eerlijke rotatie van luchtvaartuigen worden gehanteerd en zal men op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet enkel de oudere toestellen inzetten. Indien een dergelijke praktijk toch wordt vastgesteld, dan zal dit worden verholpen door aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, bij wie dergelijke praktijken werden vastgesteld, een kennisgeving te richten om te eisen dat er gepaste maatregelen worden genomen. Bij gebrek aan rechtzetting van dergelijke praktijken en /of latere herhaling ervan, zal dit leiden tot de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 11

Douane en accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbepeningen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale luchtvaartuiguitrusting, 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 voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven, drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspreid.
2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
 - a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervreemd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
 - b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van

luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een 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 lid 1 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 verlenen, niet op onrechtmatige wijze te treffen.
3. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen worden verleend, 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 voor het 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 worden afgestemd op:
 - a) de vervoersbehoeften van en naar het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
 - b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de luchtvaartmaatschappij gaat, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de staten die in dit gebied gelegen zijn;
 - c) de vereisten die de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.

5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen, ten laatste 30 dagen vóór de aanvang van een overeengekomen dienst, hun voorgenomen vluchtprogramma's ter goedkeuring voorleggen aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Deze vluchtprogramma's bevatten o.m. de aard van de dienst, de te gebruiken luchtvaartuigen, de frequenties en de vluchtschema's.
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 gedeelde vluchtcodes

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. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag bij de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten op de in de Bijlage vastgelegde routes, regelingen met betrekking tot gedeelde vluchtcodes sluiten met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit
3. Een vlucht met gedeelde vluchtcodes, verricht als uitvoerende luchtvaartmaatschappij, zal volledig worden afgeboekt op de toegestane capaciteitsrechten, een vlucht verricht als verkopende luchtvaartmaatschappij zal niet worden afgeboekt op de capaciteitsrechten.

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. De tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste vijfenveertig (45) dagen vóór de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een kortere termijn aanvaarden.
 - 3.1 Indien binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen kennisgeving hebben gedaan van hun bezwaar, wordt een zodanig tarief beschouwd als zijnde aanvaard en wordt het van kracht op de in het tariefvoorstel genoemde datum.
 - 3.2 Ingeval de luchtvaartautoriteiten instemmen met een kortere termijn voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat de termijn voor de kennisgeving van bezwaar korter zal zijn dan dertig (30) dagen.
4. Indien overeenkomstig lid 3 van dit artikel kennisgeving van bezwaar is gedaan, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst en trachten zij het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.
5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel, of over de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 19 van deze Overeenkomst.

6. De overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel of het bepaalde in artikel 19 van deze Overeenkomst.
7. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de in rekening gebrachte en geïnde tarieven overeenkomen met de door hen goedgekeurde tarieven en dat daarop geen kortingen worden gegeven.
8. 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 de luchtvaartmaatschappijen van derde en vierde vrijheid op diezelfde sectoren worden toegepast.
De prijzen die door de 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.
9. Onverminderd de bepalingen van de leden 1 tot 8 van dit artikel, zullen de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van Liberia aan te rekenen tarieven voor vervoer dat volledig binnen de Europese Unie plaatsvindt, onderworpen zijn aan het recht van de Europese Unie.

Derhalve is het verboden te hoge of te lage tarieven aan te rekenen.
De verwijzing naar het Europees recht in deze subparagraaf heeft enkel betrekking op de tarieven.

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, evenals 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 om het even welke andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij zodanige diensten te verlenen.
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. Er zou een tijdsbestek moeten zijn van zestig (60) dagen, met mogelijkheid tot bijkomende verlenging voor dertig (30) bijkomende dagen)

ARTIKEL 16

Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks en naar eigen goeddunken, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.
- 1.1 Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoerdiensten te verkopen tegen betaling in de munt van dat grondgebied of, naar eigen goeddunken, in een vrij converteerbare munt van enig ander land.
- 1.2 Eenieder is vrij dergelijke 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 vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door de aangewezen luchtvaartmaatschappij op haar grondgebied. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indienen. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.
3. 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 van toepassing wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een Overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een zodanige vrijstelling voorziet.

ARTIKEL 17

Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectieve 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 vastgelegde routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.
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 vastgelegde route, en elke andere informatie die vereist kan zijn 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 met vermelding van de punten van in en ontschepping.

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 bevredigende 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.
3. De Overeenkomstsluitende Partij die om dit overleg verzoekt, zal hiertoe in de kennisgeving van het verzoek om overleg op voorhand de agendapunten vermelden.

ARTIKEL 19

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.
2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslechting voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslechting voorleggen aan een driedelig scheidsgerecht.
3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt:
Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een verzoek om arbitrage heeft ontvangen en ze stuurt hierover ter bevestiging een kennisgeving naar de ICAO. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van zestig (60) dagen.
De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.
- 3.1 Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen de aangegeven termijn een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen de aangegeven termijn wordt aangewezen, kan door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naar gelang het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen.
4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te komen.
- 4.1 Als een Overeenkomstsluitende Partij in gebreke blijft zodanige beslissing na te leven, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende Partij grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.
5. De kosten van het scheidsgerecht worden gelijkelijk over de

Overeenkomstsluitende Partijen verdeeld. Het scheidsgerecht zal de interne regels vastleggen.

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 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 en voor om het even welke reden de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke kanalen kennisgeven 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.
 - 2.1 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.

GEDAAN in tweevoud te Monrovia op 17 juli 2019 in de Engelse taal.

VERTALING

BIJLAGE

ROUTETABEL

i. Door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Republiek Liberia te exploiteren routes:

Punten in Liberia	Tussenliggende punten	Punten in België	Verdergelegen punten
Punten naar keuze	Punten naar keuze	Punten naar keuze	Punten naar keuze

ii. Door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België te exploiteren routes:

Punten in België	Tussenliggende punten	Punten in Liberia	Verdergelegen punten
Punten naar keuze	Punten naar keuze	Punten naar keuze	Punten naar keuze

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 REPUBLIC OF LIBERIA
ON AIR TRANSPORT

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LIBERIA

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 Liberia, the Liberia Civil Aviation Authority 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) References in this Agreement to nationals of the Kingdom of Belgium shall be understood as referring to nationals of European Community Member States. References in this Agreement to 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, for the approval by the aeronautical authorities, 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. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, for the approval by the aeronautical authorities 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 :
 - I. in the case of an airline designated by Belgium:
 1. it 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
 2. 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.
 - II. in the case of an airline designated by Liberia:
 1. it is established in the territory of Liberia under ECOWAS, AU Charter and treaties, that is a member of the ICAO that has a valid Operating Licence in accordance with the law applicable in Liberia laws and regulations and
 2. The Republic of Liberia is exercising and maintaining effective regulatory control of the airline.
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

Revocation or suspension of operating authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorisations referred to in Article 4 of this Agreement with respect to the airlines designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorisation or impose conditions, temporarily or permanently;
 - a) in the event of failure by such airlines to satisfy them that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;
 - b) in the event of failure by such airlines to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;
 - c) in the event of failure by such airlines to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
 - d) I. in the case of an airline designated by Belgium:
 1. if it is not established in the territory of Belgium under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or
 2. 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.
- II. in the case of an airline designated by Liberia :
 1. if it is not established in the territory of Liberia or does not have a code-share agreement at the time of this agreement entry into force, or does not have a valid Operating Licence in accordance with the law applicable in Liberia or
 2. The Republic of Liberia is not exercising or not maintaining effective regulatory control of the airline or the relevant aeronautical authority responsible for issuing its Air Operator's Certificate is not clearly

identified in the designation.

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 and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party;
 - a) Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control as specified by the relevant ICAO documents.
 - b) 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.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

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.
 - 1.1 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.
 - 2.1 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.
 - 3.1. 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).
 - 3.2. 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.

3. 3. 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.

- 3.4. 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 3.2 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 3.3 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
- 3.5. 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.
- 3.6. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 3.1 or 3.5 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 the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Kingdom of Belgium, operators of aircraft which are established in its territory and have valid Operating Licences, 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

1. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Kingdom of Belgium, European Community law, 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.

2. Aircraft equipment that fly into and out of each contracting parties' territory shall be of equal standard and not exhibit any discrimination, preference with a fair sense of rotation of the equipment and not limit to older aircraft into the other contracting party territory. Recognition of such practice shall be remedied by notice to the other party carrying on such a practice requesting appropriate action be taken. Failure to correct such practice and or subsequent repetition shall lead to application of Article 5 of this agreement.

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 printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by those designated airlines.
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 code-share**

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. In operating the agreed air services on the routes specified in the Annex, each designated airline may enter into code-share arrangements with an airline of any nationality.
3. A code-share flight, performed as an operating carrier, will be fully counted against the allowed capacity entitlement; a flight performed as a marketing carrier will not be counted against capacity entitlement.

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. The tariffs shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.
 - 3.1 If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.
 - 3.2 In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.
4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 18 of this Agreement and endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.
5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 19 of this Agreement.

6. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article or article 19 of this Agreement.
7. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.
8. 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.
9. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 to 8 of this Article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of Liberia for carriage within the European Community shall be subject to European Community Law. As such, charging too high prices or charging too low prices will be prohibited. The reference to European law in the present sub-paragraph pertains to the subject of tariffs only.

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. There should be a timeframe of sixty (60) days with a possibility of renewal for another thirty (30) days.

ARTICLE 16

Sales and revenues

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.
 - 1.1 Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.
 - 1.2 Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.
2. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airlines designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.
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 showing the points of embarkation and disembarkation.

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.
3. The contracting party requesting consultation shall insert an agenda in their notice being served for such consultation in advance

ARTICLE 19

Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.
3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:
Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic channels and file it with ICAO for confirmation, of a request for arbitration from the other Contracting Party. These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days. The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.
- 3.1 If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this article.
- 4.1 If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of article 5 of this Agreement.
5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties. The Arbitrary Tribunal shall fix the internal rules

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, for any reason, 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.
- 2.1 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 Monrovia on this 17th day of July 2019 in the English language.

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

i. Routes to be operated by the airline(s) of the Republic of Liberia:

Points in Liberia	Intermediate points	Points in Belgium	Points beyond
Any points	Any points	Any points	Any points

ii. Routes to be operated by the airline(s) of the Kingdom of Belgium:

Points in Belgium	Intermediate points	Points in Liberia	Points beyond
Any points	Any points	Any points	Any points

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.