Vlaams Parlement

784 (2020-2021) – Nr. 1
ingediend op 7 mei 2021 (2020-2021)

Ontwerp van decreet

tot instemming met de overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Gabon betreffende de luchtdiensten, ondertekend te Brussel op 28 mei 2018

Deze versie van het ontwerp van decreet is een voorlopige versie
en dus nog niet persklaar gegeven door de bevoegde minister

Originele versie

verzendcode: BUI

INHOUD

Memorie van toelichting

Voorontwerp van decreet

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Advies van de Raad van State

Ontwerp van decreet

Nederlandse vertaling van de overeenkomst

Franse tekst van de overeenkomst

Originele versie

ONTWERP VAN DECREET TOT INSTEMMING MET DE OVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN DE REGERING VAN DE REPUBLIEK GABON BETREFFENDE DE LUCHTDIENSTEN, ONDERTEKEND TE BRUSSEL OP 28 MEI 2018

Samenvatting

Bilaterale luchtvaartakkoorden omvatten de beginselen van de opsomming van de uitgewisselde vrijheden, de aanwijzing van de luchtvervoerders, de capaciteit van de ingezette vervoersmiddelen, de reiswegen en landingspunten, de tarievenregeling en de beveiliging van de vluchten.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Situering

Ondanks zijn symboolwaarde van ongebondenheid is het luchtruim staatkundig slechts in dezelfde mate vrij als de zee. In de territoriale nabijheid en boven het grondgebied van een Staat geldt diens recht van soevereiniteit, waarbij er slechts vrije toegang is voor de luchtvaartuigen van de eigen nationaliteit.

Op deze algemene en principiële onvrijheid kunnen uitzonderingen gemaakt worden door expliciete afwijkingen die naar hun voorwerp als de vijf vrijheden van de lucht werden onderscheiden. Deze vrijheden behelzen het recht van overvliegen, het recht van niet-commerciële landing en de rechten van respectievelijk aan en van boord brengen en doorvoeren van commerciële lading nl. passagiers en hun bagage, vracht en post.

De conventie van Chicago van 7 december 1944 kwam tegemoet aan de behoefte aan internationale standaarden en afspraken voor een veilige en ordelijke ontwikkeling van het luchtverkeer. Deze conventie bepaalde onder meer dat er geen geregelde internationale luchtdiensten mogen worden geëxploiteerd over of tot in het grondgebied van één van de verdragsluitende Staten, tenzij met de bijzondere toestemming of vergunning van die Staat. Sindsdien werden er bilaterale luchtvaartakkoorden gesloten om die toestemming te regelen. Het luchtvaartakkoord tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten geldt als basismodel. België heeft een 100-tal dergelijke luchtvaartakkoorden afgesloten.

Originele versie

Intussen werden er bevoegdheden op vlak van luchtvaart overgeheveld naar het Europese niveau. De zogenaamde 'open skies' arresten van 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Unie veroordeelden onder meer België omdat haar bilaterale luchtvaartakkoorden vier bepalingen bevatten die niet conform het EU-recht waren. De bestaande bilaterale akkoorden dienden dus opnieuw onderhandeld te worden.

Het luchtvaartakkoord bestaat uit de tekst van het akkoord zelf – het juridische kader – en een memorandum van overeenstemming (operationeel). Deze akkoorden bestaan grotendeels uit standaardbepalingen van de conventie van Chicago en van de EU.

Het akkoord en zijn uitvoeringsbepalingen voorzien in alle exploitatiemogelijkheden die de luchtvaartmaatschappijen van beide landen wensen, zowel op het gebied van het aantal vluchten per week als op het gebied van de uitgewisselde rechten.

<u>Vlaamse bevoegdheden</u>

Deze bilaterale luchtvaartakkoorden hebben enerzijds bepalingen die betrekking hebben op materies waarvoor de gewesten adviesbevoegdheid hebben: verkeersrechten (art. 6, §3, 6° BWHI) en beveiliging van de luchtvaart (art. 6, §4, 4° BWHI).

Anderzijds zijn er bepalingen die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden.

Het artikel 9 'gebruikersvergoedingen' stelt dat luchthavenvergoedingen niet hoger mogen zijn dan deze voor nationale transportmaatschappijen.

Het artikel 13 'grondafhandeling' bevat een verbod op discriminatie. In het Vlaamse Gewest wordt de bevoegdheid tot grondafhandeling geregeld door het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens. Dit besluit is een omzetting van de Europese richtlijn 96/67/EG.

Bovenstaande bepalingen hebben direct of indirect betrekking op de bevoegdheden van de gewesten, in het bijzonder deze vermeld in art. 6, §1, X, 7° BWHI ('*de uitrusting en uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal*').

Originele versie

2. Procedureverloop

Gemengd karakter

Sinds eind 2007 worden de bilaterale luchtvaartakkoorden die onderhandeld worden door ons land aan het eind van de onderhandelingen wel nog geparafeerd op administratief niveau, maar niet langer ondertekend. Het uitblijven daarvan, was het gevolg van uiteenlopende zienswijzen over het karakter van de bilaterale luchtvaartakkoorden (al dan niet gemengd) en de te volgen procedure met het oog op ondertekening.

Tijdens zijn vergadering van 15 februari 2017 stemde de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB) ermee in dat een aantal geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden namens het Koninkrijk België getekend worden met enkele ondertekening door de federale overheid, met dien verstande dat deze akkoorden, na ondertekening zullen beschouwd worden als gemengde verdragen.

De Werkgroep gemengde verdragen (WGV), adviesorgaan van ICBB, nam op 16 februari 2017 akte van de beslissing van de ICBB om de voorliggende akkoorden als gemengd te beschouwen. Zowel de federale overheid als de gewesten worden respectievelijk bevoegd geacht. De werkgroep besliste dat de ondertekening zal gebeuren volgens formule 5. Dat wil zeggen één ondertekening, door een federale, gewest- of gemeenschapsminister, of een andere gemachtigde, met volmachten van alle betrokken overheden, enkel in naam van het Koninkrijk België en zonder verklaring bij de ondertekening.

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

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

In zijn brief van 30 juni 2017 liet de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) weten geen uitgebreid technisch advies te formuleren omwille van de beperkte beleidsimpact. De MORA dringt er wel op aan om de onderhandelingen in de toekomst tijdiger, open en transparant te voeren naar de Vlaamse stakeholders toe.

Originele versie

Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving bracht op 5 februari 2021 advies uit met kenmerk 68.663/3.

Bevoegdheid

De Raad van State stelt dat de voorliggende overeenkomst terecht wordt aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet dat ter instemming moet worden voorgelegd aan de gewestparlementen.

Overeenstemming met het Europees recht

De Raad merkt op dat bij verordening (EG) nr. 847/2004 procedures zijn ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidstaten bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

Dit werd bevestigd in een door de gemachtigde overgemaakte brief van de Europese Commissie van 5 mei 2014 met als referentie 'CIRCABC 1638/2014/BE-Gabon/03.04.2014/no.out'.

De Vlaamse Regering bevestigt nogmaals dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn gevolgd.

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

De Raad merkt op dat de overeenkomst voorziet in een procedure tot wijziging van de overeenkomst en haar bijlage (artikel 19). Dit kan er toe leiden dat België gebonden wordt door dergelijke wijzigingen zonder instemming van de parlementen. Indien de wetgevende kamers de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen en uitdrukkelijk aangeven dat ze instemmen met die wijzigingen, bestaat er geen bezwaar. Volgens de Raad zijn de leden 2 en 3 slechts toelaatbaar indien zij zo worden opgevat dat, alvorens zij het voorwerp uitmaken van een diplomatieke notawisseling als bedoeld in lid 3, de wijzigingen aan de overeenkomst voorafgaandelijk, overeenkomstig artikel 167, §2, van de Grondwet, de instemming van de Kamer van Volksvertegenwoordigers moeten hebben gekregen.

Bovendien wordt er door de Raad op gewezen dat in dit geval:
- het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging of aanvulling van de overeenkomst, die gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);
- de procedures die bij de voormelde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten worden nageleefd;

Originele versie

- ze bekendgemaakt moeten worden in het Belgisch Staatsblad.

Uit artikel 19, lid 4, van de Overeenkomst blijkt dat de Routetabel in de Bijlage van de Overeenkomst kan worden gewijzigd 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. Deze bepaling doet geen principieel probleem rijzen in het licht van de mogelijkheid tot het voorzien in een voorafgaande instemming van het Vlaamse Parlement met een wijziging van de Overeenkomst.

Omwille van de rechtsduidelijkheid en eenvormigheid met de federale instemmingswet wordt beslist om het ontwerp van decreet alsnog in die zin aan te passen.

Bekendmaking van de normen waarnaar de overeenkomst verwijst

Verder merkt de Raad op dat in de Overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die krachtens artikel 90 van de conventie van Chicago worden aangenomen. 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 ICAO (International Civil Aviation Organization) tegen betaling 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.

De Raad stelt dan ook dat het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago best op een horizontale manier dient te worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een geëigende wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.

Dit probleem werd voorgelegd op de werkgroep gemengde verdragen van 19 september 2017. De FOD Mobiliteit neemt dit punt verder op. Het is een globaal probleem dat evenwel geen beletsel vormt voor de verderzetting van de instemmingsprocedure.

Originele versie

Onderzoek van de tekst van het ontwerp van decreet

Het verdrag waarmee instemming wordt verleend, is luidens het opschrift ervan een "Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Gabon betreffende de luchtdiensten", ondertekend te Brussel op 28 mei 2018.

De Raad merkt hierbij op dat ofschoon verdragen worden gesloten door de bevoegde regeringen, zij dit evenwel doen namens de rechtspersonen waarvan zij de uitvoerende macht zijn of voor wie zij optreden. De verdragsluitende partijen zijn hier dan ook de Belgische Staat en de Republiek Gabon.

Originele versie

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

In artikel 1 worden enkele definities weergegeven.

Overeenkomstig artikel 2 verlenen de partijen elkaar de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:
- om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
- om op haar grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal vervoer, afzonderlijk of gecombineerd.

Artikel 3 betreft de aanwijzing en autorisatie voor het exploiteren van diensten. Elke luchtvaartmaatschappij moet beantwoorden aan de voorwaarden vastgelegd in de wetten en regels die normaal toegepast worden door de bevoegde overheid. In bepaalde gevallen kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken (artikel 4).

Luchtvaartmaatschappijen moeten de toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven (artikel 6).

Artikel 7 behandelt de bewijzen en vergunningen. Artikel 8 en 18 betreffen de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart. De partijen beschermen de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen. Deze verplichting maakt integraal deel uit van de overeenkomst.

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn (artikel 9). De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht hun grondafhandeling te regelen en, samen te werken met andere transportdiensten (artikel 13).

De overige artikelen betreffen de beginselen inzake de exploitatie van overeengekomen diensten (artikel 5), douane en accijnzen (artikel 10), commerciële activiteiten (artikel 11), overdracht van de winst van de inkomsten (artikel 12), tarieven (artikel 14), goedkeuring van de uitbatingsprogramma's (artikel 15), transit (artikel 16) en statistieken (artikel 17).

Originele versie

Tot slot bevat de overeenkomst een aantal algemene slotbepalingen inzake het onderling overleg en wijzigingen (artikel 19), regeling van geschillen (artikel 20), multilaterale akkoorden (artikel 21), opzegging (artikel 22), registratie van de overeenkomst (artikel 23) en de inwerkingtreding (artikel 24).

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Originele versie

Vlaamse Regering

Voorontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Gabon betreffende het luchtvervoer, ondertekend te _____ op _____.

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Originele versie

Art. 2. De overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Gabon betreffende het luchtvervoer, ondertekend te _____ op _____, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

Originele versie

MORA
Mobiliteitsraad

De heer Ben WEYTS
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn
Martelaarsplein 7
1000 Brussel

Contactpersoon	**ons kenmerk**	**Brussel**
Frank Van Thillo fvthillo@serv.be	MORA_BR_20170630_internationale luchtvaartovereenkomsten	30 juni 2017

Advies internationale luchtvaartovereenkomsten

Mijnheer de minister

Op maandag 9 juni 2017 verzocht u de MORA om advies over de 28 voorontwerpen van decreet houdende instemming met de luchtvervoersovereenkomst met Algerije, Benin, Burkina Faso, Burundi, Colombia, Congo Brazzaville, Costa Rica, Ecuador, Egypte, Ethiopië, Gabon, Ghana, Ivoorkust, Kaapverdië, Kameroen, Liberia, Malediven, Mali, Mexico, Oman, Peru, Qatar, Rwanda, Seychellen, Sierra Leone, Tanzania, Thailand en Togo.

Internationale verdragen of overeenkomsten zijn niet alleen technisch en specifiek, zeer vaak is er jarenlange onderhandeling aan vooraf gegaan of kaderen ze in andere internationale verdragen. Een advies op het einde van het onderhandelings- en goedkeuringsproces, over voorontwerpen van decreet tot *instemming* met internationale verdragen of overeenkomsten, heeft dan vaak weinig zin. Op dat moment is er weinig tot geen mogelijkheid of bereidheid om ze nog aan te passen.

Omwille van deze beperkte beleidsimpact is de MORA van oordeel dat een uitgebreid technisch advies van weinig toegevoegde waarde is in deze fase van de besluitvorming. Mede door het wegvallen van de SARIV is er geen interactie met het Vlaams maatschappelijk middenveld geweest.

De MORA onderschrijft volledig het belang van een afsprakenkader in de internationale luchtvaart, maar dringt erop aan om de onderhandelingen hierover in de toekomst tijdiger, open en transparant te voeren naar de Vlaamse stakeholders toe. Voor sociale partners is het immers belangrijk de impact van dergelijke verdragen op de luchthavengemeenschap tijdig te kunnen inschatten. Het is onze overtuiging dat overleg tot meer kwalitatieve verdragen kunnen leiden. Het zou goed zijn moest het witboek **'open en wendbare overheid'** hierover concrete voorstellen formuleren.

Hoogachtend

Daan Schalck
voorzitter

Mobiliteitsraad Vlaanderen • Wetstraat 34-36, 1040 Brussel • T +32 2 209 01 11
info@mobiliteitsraad.be • www.mobiliteitsraad.be

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 68.663/3
van 5 februari 2021

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Gabon betreffende het luchtvervoer, ondertekend te Brussel op 28 mei 2018’

Originele versie

‡LW-AFCVPCGBG-GIGGDQW‡

Op 12 januari 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Gabon betreffende het luchtvervoer, ondertekend te Brussel op 28 mei 2018’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 2 februari 2021. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 5 februari 2021.

*

Originele versie

‡LW-AFCVPCGBG-GIGGDQW‡

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond,[1] alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt tot instemming met de "Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Gabon 'betreffende het luchtvervoer", ondertekend te Brussel op 28 mei 2018 (hierna: de Overeenkomst) (artikel 2 van het voorontwerp).

De bepalingen van de 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 als bijlage bij de Overeenkomst gevoegde 'Routetabel', die er integraal deel van uitmaakt.

BEVOEGDHEID

3. In advies 64.118/VR van 25 september 2018 over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Benin betreffende het luchtvervoer, gedaan te Cotonou op 9 januari 2018',[2] heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State de volgende opmerking gemaakt:

> "2. 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.[3]

Originele versie

---

[1] Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

[2] *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/001, 13-14; het ontwerp werd intussen op 31 januari 2019 door de Kamer aangenomen, *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/004.

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

‡LW-AFCVPCGBG-GIGGDQW‡

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

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

> ‘Teneinde het passief weg te werken gingen de leden van de ICBB ten uitzonderlijke titel akkoord met de ondertekening door de federale staat van de geparafeerde maar nog niet ondertekende bilaterale luchtvaartakkoorden (volgens formule 5), voor zover deze akkoorden na hun ondertekening beschouwd worden als gemengde verdragen. Voor de nieuwe bilaterale luchtvaartakkoorden wordt de geëigende procedure, t.t.z. de werkgroep gemengde verdragen, gevolgd voor de bepaling van het karakter.’ [4]

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’,[5] correct en tijdig te volgen, met andere woorden voorafgaand aan de onderhandelingen en de ondertekening; zo niet bestaat het risico dat een verdrag niet kan worden geratificeerd, of geen uitwerking kan hebben in de Belgische rechtsorde.”

Die opmerking geldt ook voor het thans voorliggende voorontwerp van instemmingsdecreet.

Originele versie

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).

[4] *Voetnoot 2 van het aangehaalde advies*: Het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen moet wel nog door de ICBB worden goedgekeurd.

[5] *Voetnoot 3 van het aangehaalde 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).

‡LW-AFCVPCGBG-GIGGDQW‡

ALGEMENE OPMERKINGEN

I. Overeenstemming met het Europese recht

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

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

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

Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, heeft de gemachtigde bevestigd dat de procedures die zijn ingesteld bij verordening (EG) nr. 847/2004 werden gevolgd.[6]

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

5.1. Artikel 19 van de Overeenkomst voorziet in procedures tot wijziging van de Overeenkomst en de in bijlage ervan opgenomen Routetabel.

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

> "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.[7] 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.[8]

---

[6] Dit werd bevestigd in een door de gemachtigde overgemaakte brief van de Europese Commissie van 5 mei 2014 met als referentie 'CIRCABC 1638/2014/BE-Gabon/03.04.2014/no.out'.

[7] *Voetnoot 57 van het aangehaalde advies:* Zie de toepasselijke teksten onder (…) nr. [23] (…).

[8] *Voetnoot 58 van het aangehaalde 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.

Originele versie

‡LW-AFCVPCGBG-GIGGDQW‡

Zowel het Hof van cassatie[9] als de afdeling wetgeving van de Raad van State[10] 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 wijzigingen kennen[11] en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen."[12]

5.2. Uit artikel 19, leden 2 en 3, van de Overeenkomst blijkt dat wijzigingen van "enige bepaling" van de Overeenkomst kunnen worden overeengekomen na mondeling of schriftelijk overleg tussen de luchtvaartautoriteiten, en dat die wijzigingen van kracht worden nadat ze door een wisseling van diplomatieke nota's zijn bevestigd.

Gelet op het ruime toepassingsgebied van lid 2 en lid 3 van dat artikel, dat elke wijziging van welke bepaling ook van de Overeenkomst omvat, kunnen die bepalingen slechts worden aanvaard indien ze aldus worden begrepen dat de wijzigingen die in de Overeenkomst worden aangebracht, overeenkomstig artikel 167, § 2, van de Grondwet de instemming van het Vlaams Parlement verkregen moeten hebben alvorens ze het voorwerp uitmaken van de in lid 3 bedoelde wisseling van diplomatieke nota's.

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

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

Originele versie

[9] *Voetnoot 59 van het aangehaalde 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.

[10] *Voetnoot 60 van het aangehaalde advies*: Zie o.m. advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl.St.*, Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl.St.*, W.G.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl.St.*, Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

[11] *Voetnoot 61 van het aangehaalde advies*: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

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

‡LW-AFCVPCGBG-GIGGDQW‡

- dat bij het tot stand komen ervan de procedures die bij de voormelde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten worden nageleefd;
- dat ze, net zoals de Overeenkomst, bekendgemaakt moeten worden in het Belgisch Staatsblad.[13]

5.4. Uit artikel 19, lid 4, van de Overeenkomst blijkt dat de Routetabel in de bijlage bij de Overeenkomst kan worden gewijzigd door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

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

Gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van de wijzigingen of aanvullingen die bij artikel 19, lid 4, van de Overeenkomst worden toegestaan, doet deze bepaling geen principieel probleem rijzen in het licht van de mogelijkheid tot het voorzien in een voorafgaande instemming van het Vlaams Parlement met een wijziging van de Overeenkomst.[14]

Originele versie

[13] Zie in die zin adv.RvS 57.108/VR, *l.c.*, met verwijzing naar adv.RvS 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 cultuuruitingen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005' (*Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28; http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/50621.pdf); adv.RvS 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.* Vl.Parl. 2013-14, nr. 2444/1, 27-35; http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/54630.pdf).

[14] Zie in die zin adv.RvS 57.108/VR, *l.c.*, met verwijzing naar adv.RvS 37.954-37.970-37.977-37.978/AV van 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.* Vl.Parl. 2004-05, nr. 358/1, 64; http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37954.pdf);
- een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.970/AV) (*Parl.St.* Ver.Verg.Gem.Gem.Comm. 2004-05, nr. B-30/1, 25; http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37970.pdf);
- een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.977/AV) (*Parl.St.* Br.Parl. 2004-05, nr. A-128/1, 25; http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37977.pdf);
- een voorontwerp van wet 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.978/AV) (*Parl.St.* Senaat 2004-05, nr. 3-1091/1, 539; http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37978.pdf).

‡LW-AFCVPCGBG-GIGGDQW‡

Gegeven die mogelijkheid dient de steller van het voorontwerp te overwegen of het niet moet worden aangevuld met een bepaling die strekt tot het verlenen van voorafgaande instemming door het Vlaams Parlement met die toekomstige wijzigingen in de bijlage. Daarbij wordt het best voorzien in een informatieplicht van de Regering aan het Parlement met betrekking tot voorgenomen wijzigingen en in een voldoende tijd voor het Parlement om die te onderzoeken en desgevallend overeenkomstig die bepaling zijn verzet kenbaar te maken. Bijgevolg moet in die bepaling in een minimumtermijn worden voorzien (bv. drie maanden), zodat het Parlement voldoende tijd heeft om een oordeel te vellen.[15]

Ten slotte gelden de opmerkingen die hiervoor in opmerking 5.3 gemaakt zijn eveneens voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 19, lid 4, in de bijlage bij de Overeenkomst worden aangebracht.

III. Bekendmaking van de normen waarnaar de Overeenkomst verwijst

6. 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 aldus ook verbindend worden gemaakt (zie onder meer de artikelen 1, a) en d), 3, lid 2, 7, lid 3, 8, leden 3 en 4, en 18, lid 3).

De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de “International Standards and Recommanded Practices” (artikelen 38, 54, l), en 90 van het Verdrag van Chicago).

Die bijlagen zijn niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden door de publicatiedienst van de ICAO tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat die bepalingen volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie in beginsel niet tegenwerpbaar zijn aan particulieren wanneer ze niet in het Belgisch Staatsblad zijn bekendgemaakt.[16]

Originele versie

[15] Voor de formulering van een dergelijke bepaling kan inspiratie worden gezocht in bijvoorbeeld artikel 3 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest van 29 juni 2018 ‘houdende instemming met het Verdrag van de Raad van Europa inzake cinematografische coproductie (herzien), opgemaakt te Rotterdam op 30 januari 2017’; adv.RvS 63.030/VR over een voorontwerp dat heeft geleid tot dat decreet van 29 juni 2018, opmerkingen 7.1 tot 7.3.3 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2017-18, nr. 1586/1, 24-25). Zie in dezelfde zin adv.RvS 64.118/VR, *l.c.*, opmerking 4.5 (*Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/001, 17-19).

[16] Cass. 11 december 1953, *Pas*. 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *J.T.* 1982, 565-567, noot J. VERHOEVEN.

‡LW-AFCVPCGBG-GIGGDQW‡

Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, zou alleen dan geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen[17] bekendgemaakt moeten worden of indien de wetgever in een afwijkende regeling[18] van bekendmaking voorzien had, wat thans niet het geval is.[19]

De steller van het voorontwerp zou het probleem van de bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago het best op een horizontale manier onderzoeken, teneinde op internationaal of internrechtelijk niveau een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een specifieke wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.[20]

ONDERZOEK VAN DE TEKST

7. De Overeenkomst waarmee instemming wordt verleend, is luidens het opschrift ervan een "Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Gabon betreffende het luchtvervoer", ondertekend te Brussel op 28 mei 2018.

7.1. In het opschrift moeten de woorden "betreffende het luchtvervoer" vervangen worden door de woorden "betreffende de luchtvervoerdiensten". Artikel 2 van het voorontwerp en het opschrift van de Nederlandse vertaling van de Overeenkomst moeten eveneens in die zin aangepast worden.

Originele versie

[17] 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 adv.RvS 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 'houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie en de Verklaring, ondertekend in 's-Gravenhage op 17 juni 2008' (*Parl.St.* Vl.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66; http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47054.pdf).

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

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

[20] Zie adv.RvS 47.054/1 van 15 oktober 2009, vermeld in voetnoot 17.

‡LW-AFCVPCGBG-GIGGDQW‡

7.2. Hoewel het opschrift van de Overeenkomst inderdaad moet worden overgenomen in artikel 2 van het voorontwerp, wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om erop te wijzen dat verdragen weliswaar gesloten worden door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. In het onderhavige geval zijn de verdragsluitende partijen derhalve de Belgische Staat[21] en de Republiek Gabon (en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België en van de Republiek Gabon).[22]

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS Wilfried VAN VAERENBERGH

Originele versie

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

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

‡LW-AFCVPCGBG-GIGGDQW‡

Vlaamse Regering

Ontwerp van decreet tot instemming met de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Gabon betreffende de luchtdiensten, ondertekend te Brussel op 28 mei 2018.

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

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

Originele versie

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

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Originele versie

Nederlandse vertaling

OVEREENKOMST

TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK GABON

BETREFFENDE DE LUCHTDIENSTEN

Originele versie

De Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Gabon, hierna "Overeenkomstsluitende Partijen" genoemd;

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

zijn het volgende overeengekomen:

Originele versie

ARTIKEL 1

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

1. Voor de toepassing van deze Overeenkomst, behoudens andersluidende bepalingen:

a) de uitdrukking Verdrag betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen werden bekrachtigd;

b) De uitdrukking luchtvaartautoriteiten betekent voor het Koninkrijk België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor de Republiek Gabon, de Agence Nationale de l'Aviation Civile of in beide gevallen, iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld of gelijksoortige functies te vervullen;

c) De uitdrukking "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen in overeenstemming met artikel 3 van deze Overeenkomst;

d) De uitdrukking "grondgebied" heeft dezelfde betekenis als in artikel 2 van het Verdrag;

e) De uitdrukkingen "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in artikel 96 van het Verdrag;

f) De uitdrukking "omschreven routes" betekent de routes die op de routetabel vermeld staan;

g) De uitdrukking "overeengekomen diensten" betekent de geregelde luchtdiensten die tegen betaling op de omschreven routes voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, worden uitgevoerd;

h) De uitdrukking "tarief" betekent de door de luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of via hun agenten aangerekende prijs die moet worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht alsook de voorwaarden die erop van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor agentschapsdiensten maar met uitsluiting van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;

i) De uitdrukking "Verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route luchtvaartuigen van een andere capaciteit worden ingezet dan op een ander deel van de route;

j) De uitdrukking "gebruiksvergoedingen" betekent de vergoedingen die door de bevoegde autoriteiten aan de luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd voor het

Originele versie

gebruik van een luchthaven of luchtvaartinstallaties door luchtvaartuigen, hun bemanningen, passagiers of vracht;

k) De uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst, haar Bijlagen en alle wijzigingen aan de Overeenkomst of aan haar Bijlagen die krachtens de bepalingen van artikel 20 van deze Overeenkomst worden overeengekomen;

2. De Bijlage(n) maakt (maken) integraal deel uit van deze Overeenkomst. Elke verwijzing naar deze Overeenkomst slaat ook op haar Bijlage(n), tenzij uitdrukkelijk anders werd overeengekomen.

ARTIKEL 2

VERLENING VAN RECHTEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van al dan niet geregelde internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

   a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

   b) om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst vermelde rechten voor het ontwikkelen en uitvoeren van internationale geregelde luchtdiensten op de omschreven routes. Behoudens het in lid 1 van dit artikel bedoelde rechten heeft een door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen, in het kader van de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, bestemd voor of afkomstig uit het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.

3. Geen enkele bepaling van deze Overeenkomst wordt geacht aan een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, passagiers, bagage, vracht of post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

AANWIJZING EN MACHTIGING VAN DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de omschreven routes. Deze aanwijzingen worden via diplomatieke weg bevestigd.

Originele versie

2. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een van de Overeenkomstsluitende Partijen ingevolge het eerste lid van dit Artikel en op verzoek van de aangewezen luchtvaartmaatschappij overeenkomstig de voorschriften en in de vereiste vorm, verlenen de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij zonder verwijl de vereiste exploitatievergunningen, voor zover:

   a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
      i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd krachtens het Verdrag betreffende de Europese Unie en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Gemeenschapsrecht beschikt; en

      ii. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant en dat de bevoegde Luchtvaartautoriteiten duidelijk geïdentificeerd zijn in de aanwijzing, en

      iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of onderdanen van dergelijke staten.

   b) in het geval van een door de Republiek Gabon aangewezen luchtvaartmaatschappij:

      i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de Republiek Gabon is gevestigd en over een geldige exploitatievergunning beschikt overeenkomstig het recht dat in de Republiek Gabon van toepassing is; en

      ii. de Republiek Gabon een daadwerkelijke reglementaire controle op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en in stand houdt; en

      iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door de Republiek Gabon, Lidstaten van de Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) en/of onderdanen van dergelijke staten.

   c) de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de voorwaarden die door de wetten en voorschriften worden opgelegd en die normaal en redelijkerwijs worden toegepast op internationale luchtdiensten door de Overeenkomstsluitende Partij die de aanvragen overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag onderzoekt; en

   d) de normen bedoeld in de Artikelen 8 en 18 worden nageleeefd en toegepast.

3. Wanneer een luchtvaartmaatschappij zo werd aangewezen en gemachtigd, mag zij op ieder tijdstip de exploitatie van de overeengekomen diensten aanvangen, mits ze de bepalingen van deze Overeenkomst naleeft.

ARTIKEL 4

Originele versie

INTREKKING OF OPSCHORTING VAN EEN EXPLOITATIEVERGUNNING

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning in te trekken, de krachtens deze Overeenkomst verleende rechten aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten of geachte nodige voorwaarden aan de uitoefening van deze rechten te verbinden:

   a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:

      i. indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van België is gevestigd krachtens het Verdrag betreffende de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Gemeenschapsrecht; of

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

      iii. indien de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of onderdanen van dergelijke staten.

   b) in het geval van een door de Republiek Gabon aangewezen luchtvaartmaatschappij:

      i. indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van de Republiek Gabon is gevestigd of over geen geldige exploitatievergunning beschikt overeenkomstig het recht dat in de Republiek Gabon van toepassing is; of

      ii. indien de Republiek Gabon geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitoefent of in stand houdt; of

      iii. indien de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door de Republiek Gabon, Lidstaten van de Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) en/of onderdanen van dergelijke staten.

   c) indien de luchtvaartmaatschappij de wetten en voorschriften die normaal en eenvormig worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten door de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent, niet naleeft;

   d) in alle gevallen waarin de normen van deze Overeenkomst, inzonderheid van artikel 8 en 18 niet worden nageleefd en toegepast.

2. Tenzij de intrekking, de opschorting of de oplegging van voorwaarden zoals bedoeld in het eerste lid van dit artikel onmiddellijk noodzakelijk is teneinde nieuwe inbreuken op

Originele versie

bovengenoemde wetten en voorschriften of bepalingen van deze Overeenkomst te voorkomen, wordt dit recht slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit overleg moet plaatsvinden binnen dertig (30) dagen na de datum van het verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen anders overeenkomen.

ARTIKEL 5

PRINCIPES VOOR HET EXPLOITEREN VAN DE OVEREENGEKOMEN DIENSTEN

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

2. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen op de omschreven routes tussen hun respectief grondgebied dienen te worden afgestemd op de vervoersbehoeften van de klanten, en hebben als voornaamste doel de verschaffing van capaciteit en aangepaste tarieven die voldoen aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen van eindbestemming van het verkeer alsook de bevordering van de harmonieuze ontwikkeling van luchtdiensten tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 6

TOEPASSING VAN DE WETTEN EN VOORSCHRIFTEN

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van luchtvaartuigen die internationale luchtdiensten uitvoeren of betreffende de exploitatie en het vliegen met zulke luchtvaartuigen tijdens hun verblijf op haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij en worden op deze luchtvaartuigen toegepast bij het binnenkomen in, het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.

2. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen in of het verlaten van haar grondgebied dienen door de aangewezen maatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot bagage en vracht aan boord van de luchtvaartuigen te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.

Originele versie

3. De in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde wetten en voorschriften zijn dezelfde die van toepassing zijn op de nationale luchtvaartuigen die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoeren alsmede op passagiers, bemanningen, vracht en post die door deze luchtvaartuigen worden vervoerd.

Originele versie

ARTIKEL 7

BEWIJZEN VAN LUCHTWAARDIGHEID,
BEWIJZEN VAN GESCHIKTHEID EN VERGUNNINGEN

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig haar wetten en voorschriften worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits de uitreikings- of geldigheidscriteria voor zodanige bewijzen of vergunningen ten minste gelijk zijn aan de op grond van deze Overeenkomst vastgestelde normen.

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

3. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 19 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 4 van deze Overeenkomst.

Originele versie

ARTIKEL 8

VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangenomen veiligheidsnormen met betrekking tot luchtvaartinstallaties, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie daarvan. Dit overleg zal plaatsvinden binnen dertig (30) dagen te rekenen vanaf de datum van dat verzoek.

2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor het in het eerste lid bedoelde gebied veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van deze Overeenkomst op dat ogenblik vastgestelde minimumnormen, niet effectief vereist en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien deze andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen een redelijke termijn en, in elk geval, binnen veertien (14) dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere termijn adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van Artikel 4 van deze Overeenkomst.

3. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door de luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd of gehuurd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van deze andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (verder in dit artikel platforminspectie genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.

4. Indien een platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:
   a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig op dat ogenblik niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag vastgestelde minimumnormen, of
   b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er op dat ogenblik gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag vastgestelde veiligheidsnormen,

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

5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 3 hierboven geweigerd wordt, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 4 hierboven ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de exploitatie door een luchtvaartmaatschappij of verschillende luchtvaartmaatschappijen.

7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met het lid 2 of 6 hierboven wordt opgeheven zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

8. Indien het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarop de reglementaire controle uitgeoefend en in stand gehouden wordt door een andere Lidstaat van de Europese Unie, zijn de rechten van de Republiek Gabon krachtens dit artikel ook van toepassing op de vaststelling, toepassing en invoering van veiligheidscriteria door deze Lidstaat van de Europese Unie en op de exploitatievergunning van deze luchtvaartmaatschappij.

Originele versie

ARTIKEL 9

GEBRUIKSVERGOEDINGEN

1. De vergoedingen die door de bevoegde autoriteiten of instellingen van een Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij kunnen worden opgelegd voor het gebruik van luchthaveninstallaties en -diensten, alsook van veiligheids-, beveiligings- en andere luchtvaartvoorzieningen waarop ze toezicht hebben, moeten rechtvaardig, redelijk en niet discriminerend zijn en ook op billijke manier tussen de categorieën van gebruikers worden verdeeld. Ze mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchtvaartdiensten en -installaties aan enig andere luchtvaartmaatschappij die identieke of soortgelijke internationale diensten uitvoert.

2. Deze vergoedingen mogen een billijk gedeelte van de totale kostprijs voor de terbeschikkingstelling van luchthaveninstallaties en -diensten alsmede veiligheids-, beveiliging- en luchtvaartvoorzieningen weerspiegelen, zonder deze kostprijs nochtans te overschrijden. De installaties en diensten waarvoor een vergoeding wordt geïnd, worden op een doeltreffende en economische wijze ter beschikking gesteld. De bevoegde autoriteiten of instellingen van elke Overeenkomstsluitende Partij brengen ter kennis van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) elk voornemen tot belangrijke wijziging van deze vergoedingen; deze kennisgeving moet binnen een redelijke termijn de inwerkingtreding van deze wijziging voorafgaan. Bij verhoging van de vergoedingen bevordert elke Overeenkomstsluitende Partij het overleg tussen de op haar grondgebied bevoegde autoriteiten of instellingen en de luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken of hun representatieve organisaties.

ARTIKEL 10

DOUANERECHTEN EN HEFFINGEN

1. De luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een Overeenkomstsluitende Partij voor internationale luchtdiensten worden geëxploiteerd, alsmede hun gewone uitrusting, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, boordproviand (hierin op niet-limitatieve wijze begrepen voedsel, drank, alcohol, tabakswaren en andere artikelen die in beperkte hoeveelheden tijdens de vlucht worden verbruikt door of verkocht aan de passagiers), uitrustingen en andere producten die uitsluitend bestemd voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen die voor internationale luchtdiensten worden ingezet, worden bij aankomst op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij tijdelijk, in afwachting van hun wederuitvoer en op basis van wederkerigheid, vrijgesteld van douanerechten, importbeperkingen, zakelijke belastingen, vermogensbelasting, inspectievergoedingen, accijnzen en gelijkaardige nationale of plaatselijke rechten of vergoedingen, voor zover deze uitrustingen en verbruiksvoorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven.

2. De bij het eerste lid van dit artikel op basis van wederkerigheid toegekende vrijstellingen van belastingen, rechten, inspectiekosten en vergoedingen, met uitzondering van vergoedingen voor geleverde diensten, zijn ook van toepassing op:

Originele versie

a) boordproviand dat wordt ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en bij vertrek binnen redelijke grenzen voor gebruik aan boord wordt genomen van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij die internationale luchtdiensten uitvoeren, zelfs wanneer dit boordproviand bestemd is voor gebruik op een gedeelte van het traject boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar het aan boord wordt genomen;

b) normale uitrusting en reserveonderdelen met inbegrip van motoren, die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden binnengebracht voor het onderhoud, de maintenance, de herstelling en de bevoorrading van een luchtvaartuig van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die internationale luchtdiensten uitvoert;

c) brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij voor gebruik aan boord van een luchtvaartuig van een door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die internationale luchtdiensten uitvoert, zelfs wanneer deze voorraden bestemd zijn voor gebruik op een gedeelte van het traject boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord worden genomen;

d) drukwerk, documenten en reclamemateriaal, met inbegrip van, maar niet uitsluitend beperkt tot dienstregelingen, folders en drukwerk, die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden ingevoerd om kosteloos aan boord van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden verspreid.

3. Er mag worden vereist dat de in het eerste en tweede lid van dit artikel bedoelde uitrustingen en verbruiksvoorraden onder het toezicht of de controle van de bevoegde autoriteiten worden geplaatst.

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

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

Originele versie

ARTIKEL 11

HANDELSACTIVITEITEN

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht op basis van wederkerigheid, kantoren voor de promotie en de verkoop van luchtdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vestigen.

2. Op basis van wederkerigheid hebben het beheer-, exploitatie- en commercieel personeel alsook alle andere gespecialiseerde personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de luchtdiensten van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een Overeenkomstsluitende Partij het recht op toegang en verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

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

4. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd, de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij geeft, op basis van wederkerigheid, aan het nodige personeel van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij, toegang op haar grondgebied tot de luchthaven en tot de zones in verband met de exploitatie van de luchtvaartuigen, de bemanningen, de passagiers en de vracht van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent, op basis van wederkerigheid, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht, bijkomend personeel dat voor haar (hun) activiteiten vereist is, op haar grondgebied binnen te brengen en te laten verblijven, gedurende korte periodes die negentig (90) dagen niet overschrijden.

7. De Overeenkomstsluitende Partijen zorgen ervoor dat de passagiers, van om het even welke nationaliteit, vliegbiljetten bij de luchtvaartmaatschappij van hun keuze kunnen kopen in de plaatselijke valuta of naar goeddunken in een door de luchtvaartmaatschappij aanvaarde vrij inwisselbare valuta. Deze beginsels gelden ook voor het vervoer van vracht.

Originele versie

8. Op basis van wederkerigheid heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vliegbiljetten voor het vervoer van passagiers en vracht in de plaatselijke valuta of in iedere vrij inwisselbare valuta in haar eigen kantoren of via door haar naar keuze erkende vertegenwoordigers te verkopen. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij heeft bijgevolg het recht naar keuze nominatieve bankrekeningen in de valuta van de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij of in iedere vrij inwisselbare valuta op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te openen en te behouden.

9. In het raam van de exploitatie of het aanbod van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, op voorwaarde dat alle luchtvaartmaatschappijen, partijen bij zulke overeenkomsten,

   (a) over de geschikte vergunningen beschikken;
   (b) en aan de normaal op deze overeenkomsten van toepassing zijnde criteria voldoen, mag elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij handelssamenwerkingsakkoorden, inzonderheid over de reservering van capaciteit, gedeelde codes of verhuring sluiten,

      i met een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de ene of andere Overeenkomstsluitende Partij; en

      ii met een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van een derde land op voorwaarde dat dit land met gelijkaardige overeenkomsten tussen de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en andere luchtvaartmaatschappijen op diensten naar, van of via dit land instemt of ze toelaat.

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

ARTIKEL 12

OVERMAAK VAN HET VERSCHIL TUSSEN ONTVANGSTEN EN UITGAVEN

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

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht hun ontvangsten verworven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij

Originele versie

geheel of gedeeltelijk aan te wenden voor de vereffening van alle uitgaven met betrekking tot hun vervoersactiviteiten (aankoop van brandstof inbegrepen) en andere met het luchtvervoer verbonden activiteiten.

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

ARTIKEL 13

GRONDAFHANDELING

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

Originele versie

ARTIKEL 14

TARIEVEN

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van ene Overeenkomstsluitende Partij voor vervoer van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden toegepast, dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, het bedrag van de commissies, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen. De Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de bovenvermelde criteria naleven.

2. De tarieven moeten minstens dertig (30) dagen voor de geplande datum van hun inwerkingtreding aan de luchtvaartautoriteiten worden voorgelegd. Deze termijn kan in bijzondere gevallen worden ingekort mits de luchtvaartautoriteiten daarmee instemmen. Indien binnen dertig (30) dagen, beide luchtvaartautoriteiten geen kennisgeving hebben gedaan van hun bezwaar tegen een krachtens het vorig lid voorgesteld tarief, wordt het tarief beschouwd als zijnde aanvaard.

3. Indien de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij van mening zijn dat een door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgesteld tarief niet aan de in het eerste lid van dit artikel vastgelegde criteria beantwoordt, kunnen ze verzoeken om overleg met de

luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, onverminderd de toepassing van de bepalingen van artikel 5 van deze Overeenkomst. Dit overleg zal plaatsvinden binnen dertig (30) dagen te rekenen vanaf ontvangst van dat verzoek. In voorkomend geval zien de Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen erop toe dat ze de tarieven onderling vaststellen.

4. Indien de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 20 van deze Overeenkomst.

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

ARTIKEL 15

GOEDKEURING VAN DE EXPLOITATIEPROGRAMMA'S

1. De exploitatieprogramma's van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een Overeenkomstsluitende Partij zullen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor goedkeuring worden voorgelegd.

2. Deze exploitatieprogramma's worden minstens dertig (30) dagen vóór het aanvangen van de exploitatie voorgelegd. Deze dienstregelingen omvatten onder meer de geregelde vluchten, hun frequentie, het type van luchtvaartuig, hun configuratie en het aantal stoelen ter beschikking van het publiek. Deze termijn van dertig (30) dagen kan, in bepaalde gevallen, worden ingekort, onder voorbehoud dat de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen daarmee instemmen.

3. Elke wijziging van de goedgekeurde exploitatieprogramma's van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij zal aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor goedkeuring worden voorgelegd.

ARTIKEL 16

DOORREIS

1. Passagiers en vracht in directe doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen zullen worden onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

2. Vracht en bagage in doorreis via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij zijn vrijgesteld van douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en vergoedingen

Originele versie

ARTIKEL 17

STATISTIEKEN

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

ARTIKEL 18

BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun verplichting om de beveiliging van de burgerluchtvaart te verzekeren tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst. Zonder het geheel van hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te ’s-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, en elk andere multilaterale overeenkomst inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn toegetreden.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerlijke luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en elke andere bedreiging van de beveiliging van de burgerluchtvaart, te voorkomen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen van het Verdrag, in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; zij eisen dat de exploitanten van luchtvaartuigen die hun hoofdzetel voor hun exploitatie of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben en, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten die op zijn grondgebied gevestigd zijn en die een exploitatievergunning hebben in overeenstemming met het Europees Gemeenschapsrecht, alsook de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. De verwijzing in dit lid naar de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart bevat alle afwijking die door de betrokken Overeenkomstsluitende Partij werd betekend. Elke Overeenkomstsluitende Partij informeert van tevoren de andere

Originele versie

Overeenkomstsluitende Partij van haar voornemen elke afwijking van deze bepalingen bekend te maken.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij spreekt af dat haar luchtvaartuigenexploitanten kunnen worden gehouden de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart na te leven bij het verlaten van of tijdens het verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, overeenkomstig de wetgeving van toepassing in dat land en artikel 6 van deze Overeenkomst. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat passende voorzieningen op haar grondgebied daadwerkelijk worden toegepast om de luchtvaartuigen te beschermen en hun passagiers, bemanningen, bagage, vracht en boordproviand voor het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot invoering van speciale maar redelijke beveiligingsvoorzieningen teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.

5. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartinstallaties voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.

6. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij redelijke gronden heeft om te geloven dat de andere Overeenkomstsluitende Partij de bepalingen van dit artikel betreffende de luchtvaartbeveiliging niet heeft nageleefd, kan ze verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij. Onverminderd de bepalingen van artikel 4 van deze Overeenkomst, indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de veertien (14) dagen vanaf de datum van het verzoek, vormt zulks een grond voor de opschorting van de rechten die deze Overeenkomst aan de Overeenkomstsluitende Partijen verleent. Bij dringende noodzaak in geval van regelrechte en uitzonderlijke dreiging voor de beveiliging van passagiers, bemanningen of luchtvaartuigen van een Overeenkomstsluitende Partij en wanneer de andere Overeenkomstsluitende Partij niet haar verplichtingen nakomt overeenkomstig het vierde en vijfde lid van dit artikel, kan een Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk voorlopige beschermingsmaatregelen treffen om het hoofd te bieden aan deze dreiging. De overeenkomstig dit lid genomen maatregelen worden opgeschort zodra de andere Overeenkomstsluitende Partij de bepalingen van dit artikel betreffende de beveiliging naleeft.

ARTIKEL 19

OVERLEG EN WIJZIGINGEN

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen zo vaak als het nodig geacht is, overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren inzake alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging van de beginsels en bepalingen van deze Overeenkomst. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg van een Overeenkomstsluitende Partij.

Originele versie

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken voor de interpretatie van de bepalingen van deze Overeenkomst of wanneer ze het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst of van haar Bijlage te wijzigen of te amenderen. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg van een Overeenkomstsluitende Partij.

3. Krachtens de bepalingen van het tweede lid van dit artikel worden de door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen amendementen of wijzigingen van deze Overeenkomst van kracht na bevestiging via diplomatieke weg.

4. Beide Partijen komen overeen dat de routetabel in de Bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling, met het akkoord van de luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 20

REGELING VAN GESCHILLEN

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door rechtstreekse onderhandelingen tussen de luchtvaartautoriteiten te regelen, overeenkomstig de bepalingen van artikel 19 van deze Overeenkomst.

2. Indien de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen een regeling te treffen, kan naar een oplossing voor het geschil via diplomatiek overleg worden gezocht. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg van een Overeenkomstsluitende Partij.

3. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen zoals bedoeld in het eerste en tweede lid van dit artikel, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een door overleg gekozen persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie ~~1~~ scheidsrechters. In dat geval wijst elke Overeenkomstsluitende Partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter, die geen onderdaan van een van de Overeenkomstsluitende Partijen mag zijn, wordt door de twee andere scheidsrechters gekozen en zal het scheidsgerecht voorzitten. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht; de derde scheidsrechter wordt aangewezen binnen zestig (60) dagen die volgen op de aanwijzing van de eerste twee scheidsrechters. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter aan te wijzen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale

Originele versie

Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsrechter of naargelang van het geval meerdere scheidsrechters te benoemen.

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

5. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing na te komen.

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

ARTIKEL 21

MULTILATERALE VERDRAGEN

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

ARTIKEL 22

BEËINDIGING

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde schriftelijk en via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Overeenkomst eindigt twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming vóór het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Originele versie

ARTIKEL 23

REGISTRATIE BIJ DE INTERNATIONALE BURGERLUCHTVAARTORGANISATIE

Deze Overeenkomst wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 24

INWERKINGTREDING

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

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

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

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

Voor de Regering van het Koninkrijk België Voor de Regering van de Republiek Gabon

Originele versie

BIJLAGE

ROUTETABEL:

Voor het Belgische gedeelte:

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

Voor het Gabonese gedeelte:

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

Originele versie

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE GABONAISE

ET

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AERIEN

Originele versie

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

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE GABONAISE

ET

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

DENOMMES CI-APRES "LES PARTIES CONTRACTANTES",

Originele versie

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

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

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES :

ARTICLE 1

DEFINITIONS

1 Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires:

a) le terme Convention désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux Annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression autorités aéronautiques désigne, pour le Royaume de Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transport, et pour la République Gabonaise, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ou, pour l'une et l'autre, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions analogues,

c) L'expression "transporteur aérien désigné" désigne un transporteur aérien désigné conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme "territoire" a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention,

e) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "transporteur aérien" et "escale non commerciale" ont respectivement le sens que leur donne l'article 96 de la Convention,

f) L'expression "routes spécifiées" désigne les routes figurant au tableau des routes;

g) L'expression "services agréés" désigne les services aériens réguliers de transport, distinct ou combiné, de passagers, de courrier et de fret, effectués moyennant rétribution sur les routes spécifiées,

h) Le terme "tarif" désigne les prix facturés par les transporteurs aériens, directement ou par l'intermédiaire de leurs agents, pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions auxquelles s'appliquent ces prix, y compris la rémunération et les conditions applicables aux agences mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport de courrier,

i) Le terme « Rupture de charge » signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section,

j) L'expression "redevances d'usage" désigne la redevance imposée aux transporteurs aériens par les autorités compétentes au titre de l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers ou leur cargaison;

k) Le terme "Accord" désigne le présent Accord, ses Annexes et toutes modifications à l'Accord ou à ses Annexes convenues conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord

Originele versie

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

ARTICLE 2

OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après aux fins des services aériens internationaux, réguliers ou non, effectués par les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante.

   a) le droit de survoler son territoire sans atterrir,

   b) le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

2 Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés au présent Accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, un transporteur aérien désigné par une Partie contractante a, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, le droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points mentionnés pour ladite route spécifiée afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou ensemble, des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante.

3 Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant au transporteur aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, moyennant location ou rémunération, des passagers, leurs bagages ou du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Originele versie

ARTICLE 3

DESIGNATION ET AUTORISATION DES TRANSPORTEURS AERIENS

1 Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante un ou plusieurs transporteurs aériens aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées Ces désignations sont faites par la voie diplomatique.

2 Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent Article et sur demande du transporteur aérien désigné présentée dans la forme et selon les modalités prescrites, les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent dans les délais les plus brefs les autorisations d'exploitation appropriées, à condition:

a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Royaume de Belgique.

i que le transporteur aérien soit établi sur le territoire du Royaume de Belgique au sens du traité instituant l'Union européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire, et

ii que le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et que les Autorités Aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation, et

iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou leurs ressortissants, et soit soumis à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants

b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République Gabonaise

i que le transporteur aérien soit établi sur le territoire de la République Gabonaise et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République Gabonaise, et

ii que la République Gabonaise exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien; et

iii. que le transporteur aérien soit détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République Gabonaise, les Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et/ou par des ressortissants de ces Etats, et soit soumis à un contrôle effectif de la République Gabonaise, des Etats membres de la CEMAC et/ou des ressortissants de ces Etats.

c) que le transporteur aérien désigné soit à même de satisfaire aux conditions prescrites au titre des lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de transport aérien international par la Partie contractante qui examine la ou les demandes conformément aux dispositions de la Convention, et

d) que les normes énoncées aux Articles 8 et 18 soient appliquées et mises en œuvre

3 Lorsqu'un transporteur aérien a été ainsi désigné et autorisé, il peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions du présent Accord

ARTICLE 4

REVOCATION OU SUSPENSION D'UNE AUTORISATION D'EXPLOITATION

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

Originele versie

a) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par le Royaume de Belgique.

i le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire du Royaume de Belgique au sens du traité instituant l'Union européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire; ou

ii le contrôle réglementaire effectif du transporteur aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ou les Autorité Aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation, ou

iii le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange et/ou leurs ressortissants, ou n'est pas soumis à tout moment à un contrôle effectif de ces Etats et/ou de leurs ressortissants

b) dans le cas d'un transporteur aérien désigné par la République Gabonaise

i le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de la République Gabonaise ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit applicable à la République Gabonaise, ou

ii la République Gabonaise n'exerce pas ou ne maintienne pas un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien, ou

iii. le transporteur aérien n'est pas détenu, soit directement, soit par participation majoritaire, par la République Gabonaise, les Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et/ou par des ressortissants de ces Etats, et n'est pas soumis à un contrôle effectif de la République Gabonaise, des Etats membres de la CEMAC et/ou des ressortissants de ces Etats

c) le transporteur aérien ne se conforme pas aux lois ou règlements normalement et uniformément appliqués à l'exploitation de transports aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits;

d) dans tous les cas où les normes énoncées au présent Accord, en particulier aux Articles 8 et 18, ne sont pas appliquées et mises en œuvre

2 A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions auxdits lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, ce droit n'est exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent se tenir dans les trente (30) jours suivant la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, sauf accord contraire entre les deux Parties contractantes.

Originele versie

ARTICLE 5

PRINCIPES REGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AGREES

1. Chaque Partie contractante fait en sorte que les transporteurs aériens désignés des deux Parties contractantes disposent de possibilités équitables et égales de concurrence pour l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs, les points intermédiaires et au-delà tels que définis par le présent Accord et son Annexe Chaque Partie contractante s'assure que son ou ses transporteurs aériens désignés fonctionnent dans des conditions qui permettent de respecter ce principe et prend des mesures pour en assurer le respect en tant que de besoin.

2. Les services agréés offerts par les transporteurs aériens désignés des Parties contractantes sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs doivent être en rapport étroit avec la demande de transport de la clientèle et doivent avoir pour objectif primordial d'offrir, des capacités et des tarifs appropriés entre le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic pour faire face aux besoins courants et raisonnablement attendus de transport de passagers, de fret et de courrier et afin de favoriser le développement harmonieux des services aériens, entre les territoires des Parties contractantes

ARTICLE 6

APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS

1 Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur séjour sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante et sont appliqués à ces aéronefs à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire ou pendant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.

2 Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des passagers, des bagages, des équipages et du fret à bord d'aéronefs sont respectés par lesdits passagers, bagages, équipages et fret du ou des transporteurs aériens de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, lors de l'entrée sur le territoire ou de la sortie du territoire d'une Partie contractante

3 Les lois et règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux aéronefs nationaux qui assurent des services aériens internationaux analogues, ainsi qu'aux passagers, aux bagages, aux équipages, au fret et au courrier transportés par ces aéronefs

Originale versie

ARTICLE 7

CERTIFICATS DE NAVIGABILITE, BREVETS D'APTITUDE ET LICENCES

1 La validité des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante est reconnue par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les critères de délivrance ou de validation desdits certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes qui peuvent être instituées en application de la Convention.

2. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante

3 Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon les normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 19 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 4 du présent Accord.

ARTICLE 8

SECURITE DE L'AVIATION

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la demande

2 Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante ne requiert pas ou n'applique pas effectivement, dans le domaine mentionné au paragraphe 1, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales instituées au moment considéré en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante adopte des mesures correctives en conséquence Si l'autre Partie contractante ne prend pas des mesures dans un délai raisonnable et, en tout cas, dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long éventuellement arrêté d'un commun accord, il y a lieu d'appliquer l'article 4 du présent Accord

3. Nonobstant les obligations énoncées par l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par le ou les transporteurs aériens d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie contractante peut, pendant son séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, être soumis par les représentants habilités de l'autre Partie contractante à un examen à bord ou à l'extérieur de l'aéronef afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (examen dénommé « inspection au sol » dans la suite du présent article), pour autant que cela n'entraîne pas un retard déraisonnable

Originele versie

4. Si une inspection ou une série d'inspections au sol donne lieu à.

a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne respecte pas les normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention, ou

b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effective de normes de sécurité en vigueur au moment considéré conformément à la Convention,
la Partie contractante qui effectue l'inspection est, pour l'application de l'article 33 de la Convention, libre de conclure que les critères suivant lesquels les certificats ou les licences relatifs à cet aéronef, à son opérateur ou à son équipage ont été délivrés ou validés ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales en vigueur au moment considéré conformément à la Convention

5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par le ou les transporteurs aériens d'une Partie contractante aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante a toute latitude d'en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe

6 Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à un ou plusieurs transporteurs aériens de l'autre Partie contractante si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité de l'exploitation d'un ou de plusieurs transporteurs aériens.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est suspendue dès que les faits qui l'ont motivée ont cessé d'exister

8. Si le Royaume de Belgique a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union européenne, les droits de la République Gabonaise au titre du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'application ou à la mise en œuvre de critères de sécurité par cet Etat membre de l'Union européenne et à l'autorisation d'exploitation de ce transporteur aérien.

Originele versie

ARTICLE 9

REDEVANCES D'USAGE

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

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

ARTICLE 10

DROITS DE DOUANE ET TAXES

1 A l'entrée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs exploités aux fins de services aériens internationaux par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, fournitures techniques consommables, pièces détachées, y compris les moteurs, et provisions de bord (y compris mais de manière non limitative la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), leurs équipements et les autres produits destinés à être utilisés ou utilisés uniquement en rapport avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploitant un service aérien international sont, à titre temporaire, en attente de leur réexportation et sur la base de la réciprocité, admis en exemption de tous droits de douane, restrictions à l'importation, impôts réels, taxes sur le capital, droits d'inspection, droits d'accise et droits ou redevances analogues perçus par les autorités nationales ou locales, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.

2 Sont également exemptés, sur la base de la réciprocité, des impôts, droits, frais d'inspection et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services rendus

a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord des aéronefs au départ du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle elles sont prises à bord;

b) les équipements normaux et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance, de réparation et d'approvisionnement d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux,

c) les carburants, lubrifiants et fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante dans laquelle ils sont pris à bord,

Originele versie

d) les imprimés, documents et matériel publicitaires promotionnels, y compris mais non uniquement les horaires, brochures et imprimés, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être distribués gratuitement à bord des aéronefs par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante des contrats en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des produits mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5 En application de la réglementation européenne en la matière, aucune disposition du présent Accord n'empêche le Royaume de Belgique d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné de la République Gabonaise qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire du Royaume de Belgique et d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

ARTICLE 11

ACTIVITES COMMERCIALES

1. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien

2. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.

3 Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par leur propre personnel quelle que soit sa nationalité ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire

4 Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec un minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent article

5 Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante

Originele versie

6. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire, pendant de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante pour ses activités

7 Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès du transporteur aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par ce transporteur aérien Ces principes s'appliquent également au transport de fret.

8 Sur la base de la réciprocité, le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, en conséquence, le droit d'ouvrir et de conserver sur le territoire de l'autre Partie contractante des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion

9 Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services autorisés sur les routes spécifiées, à condition que tous les transporteurs aériens parties à de tels accords

(a) disposent des autorisations adéquates,

(b) satisfont aux critères normalement applicables à de tels accords, tout transporteur aérien désigné d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de code ou de location,

i avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties, et

ii avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers, à condition que ce pays autorise ou admette des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination ou en provenance de ce pays ou passant par ce pays.

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

Originele versie

ARTICLE 12

TRANSFERT DES EXCEDENTS DE RECETTES

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

2. Chaque Partie contractante accorde au(x) transporteur(s) aérien(s) désignés de l'autre Partie contractante le droit d'affecter tout ou partie de leurs recettes réalisées sur le territoire de l'autre Partie contractante au règlement de toutes dépenses en rapport avec leurs activités de transport (y compris les achats de carburant) et avec les autres activités liées au transport aérien

3 Dans la mesure où les règlements financiers entre les Parties contractantes sont régis par un accord particulier, ledit accord s'applique.

ARTICLE 13

SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

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

ARTICLE 14

TARIFS

1. Les tarifs à appliquer par le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, les caractéristiques des services, le taux des commissions, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres transporteurs aériens Les Autorités Aéronautiques des deux Parties contractantes s'assurent que les transporteurs aériens désignés respectent les critères énoncés ci-dessus

2 Les tarifs sont soumis aux autorités aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites Autorités. Si aucune des autorités aéronautiques n'a fait part de sa désapprobation d'un tarif présenté conformément au présent paragraphe dans un délai de trente (30) jours, le tarif est réputé approuvé.

3. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante estiment qu'un ou plusieurs tarifs proposés par un transporteur aérien désigné de l'autre Partie contractante ne répondent pas aux critères énoncés au paragraphe 1 du présent article, elles peuvent, sans préjuger de l'application des dispositions de l'article 5 du présent Accord, demander des consultations sur ce sujet avec les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de la demande Le cas échéant, les Autorités Aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de déterminer les tarifs par accord entre elles.

Originele versie

4. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord

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

ARTICLE 15

APPROBATION DES PROGRAMMES D'EXPLOITATION

1 Les programmes d'exploitation du ou des transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante

2. Lesdits programmes d'exploitation sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les services réguliers, leur fréquence, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être réduit, sous réserve d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3 Toute modification apportée aux programmes d'exploitation approuvés d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 16

TRANSIT

1. Les passagers et le fret en transit via le territoire d'une Partie contractante sont soumis à des contrôles simplifiés

2 Le fret et les bagages en transit via le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et redevances.

Originele versie

ARTICLE 17

STATISTIQUES

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

ARTICLE 18

SURETE DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de garantir la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent, notamment, conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouvert à la signature à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1er mars 1991 et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et liant les deux Parties contractantes.

2 Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables, elles exigent que les exploitants d'aéronefs dont le siège principal d'exploitation ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et, dans le cas du Royaume de Belgique , que les exploitants qui sont établis sur son territoire et possèdent une licence d'exploitation conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute divergence notifiée par la Partie contractante concernée Chaque Partie contractante informe à l'avance l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute divergence concernant ces dispositions

Originele Versie

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter, pour le départ ou durant le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, conformément à la législation en vigueur dans ce pays, conformément à l'article 6 du présent Accord Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales mais raisonnables de sûreté afin de faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace

6 Si une Partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, elle peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie contractante. Sans préjuger des dispositions de l'article 4 du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif de suspension des droits accordés aux Parties contractantes en vertu du présent Accord. En cas d'urgence constituée par une menace directe et exceptionnelle pour la sûreté de passagers, d'équipages ou d'aéronefs d'une Partie contractante et si l'autre Partie contractante ne s'est pas acquittée comme il convient des obligations qui découlent pour elle des paragraphes 4 et 5 du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement, à titre provisoire, les mesures de protection appropriées pour parer à cette menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article en matière de sûreté

Origine Wallonie

ARTICLE 19

CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent aussi souvent que cela est jugé nécessaire, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions du présent Accord Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander à l'autre Partie contractante des consultations afin d'interpréter les dispositions du présent Accord ou de procéder à tout amendement ou toute modification des dispositions du présent Accord ou de son Annexe qu'elle estime souhaitable Ces consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se dérouler oralement ou par correspondance Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3 Les amendements ou modifications du présent Accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article entrent en vigueur après confirmation par la voie diplomatique

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

ARTICLE 20

REGLEMENT DES DIFFERENDS

1 En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord

2. Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre, le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties contractantes qui les ont désignés Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes

5 Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article

6 Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord.

Originale Versie

ARTICLE 21

ACCORDS MULTILATERAUX

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

ARTICLE 22

DENONCIATION

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

ARTICLE 23

ENREGISTREMENT
AUPRES DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

Originele versie

ARTICLE 24

ENTREE EN VIGUEUR

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

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

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

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

POUR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE :

Didier REYNDERS

Vice-Premier Ministre

Ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE GABONAISE:

Régis IMMONGAULT

Ministre d'Etat

Ministre des Affaires étrangères, de la Coopération, de la Francophonie et de l'Intégration régionale

ANNEXE

TABLEAU DE ROUTES

Pour la partie Belge.

• Points en Belgique·	o Tous points
• Points intermédiaires:	o Tous points *(A notifier avant chaque saison IATA)*
• Points au Gabon:	o Libreville
• Points au delà	o Tous points *(A notifier avant chaque saison IATA)*

Pour la partie Gabonaise:

• Points au Gabon	o Tous points
• Points intermédiaires	o Tous points *(A notifier avant chaque saison IATA)*
• Points en Belgique:	o Tous points en Belgique
• Points au delà:	o Tous points *(A notifier avant chaque saison IATA)*