77.878/4

Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République togolaise relatif au transport aérien, fait à Lomé le 13 juin 2019

Le Gouvernement de la Région wallonne,

Sur la proposition du Ministre-Président, chargé des Relations internationales,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre-Président, chargé des Relations internationales, est invité à présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1er

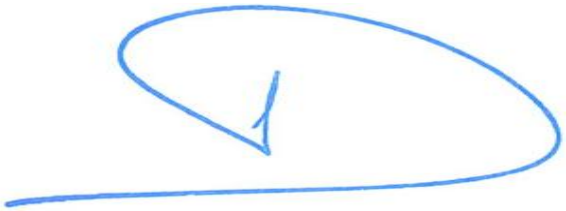
L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République togolaise relatif au transport aérien, fait à Lomé le 13 juin 2019, sortira son plein et entier effet.

Article 2

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 20, paragraphe 4, de l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République togolaise relatif au transport aérien, fait à Lomé le 13 juin 2019, sortiront leur plein et entier effet.

Namur, le

Le Ministre-Président et Ministre du Budget,
des Finances, de la Recherche
et du Bien-être animal,



ADRIEN DOLIMONT

Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République togolaise relatif au transport aérien, fait à Lomé le 13 juin 2019

Exposé des motifs

A. Contexte et objet de l'Accord

Le Royaume de Belgique et la République togolaise ont signé, le 13 juin 2019, un nouvel accord bilatéral relatif au transport aérien.
Il est soumis aujourd'hui à l'assentiment du parlement en vue de sa ratification.

Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

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

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

Aujourd'hui encore, ces accords aériens s'inspirent largement de cette Convention de Chicago de 1944 ainsi que, et surtout, des recommandations et normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) instaurée par cette même Convention.
Les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), dits « Ciel ouvert », ont toutefois remis en cause certaines dispositions de ces accords aériens bilatéraux (celles qui se sont révélées non compatibles avec le droit communautaire) et fait émerger la mise en place d'une politique extérieure de l'aviation de l'Union européenne. Depuis lors, tous les accords aériens bilatéraux renégociés ou conclus par les États Membres doivent tenir compte de cette dimension nouvelle.

L'Accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République Togolaise

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République Togolaise, signé le 13 juin 2019, fait partie de cette nouvelle lignée d'accords aériens.
Il a été conclu et paraphé, à la suite de Consultations Aéronautiques qui se sont tenues à Bruxelles, les 27 et 28 mai 2010 entre les autorités aéronautiques des deux pays (le SPF

Mobilité & Transport pour la Belgique). Il remplace l'accord aérien bilatéral conclu précédemment avec la République Togolaise et signé le 12 mai 1981. Il est aujourd'hui, en application de l'article 167 de la Constitution, présenté à l'assentiment du parlement.
Ses dispositions, applicables aux Parties Contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le « Tableau des routes » annexé à cet accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit :

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

- pour, et au profit des compagnies aériennes désignées, essentiellement des aspects : octroi des droits de trafic ; assistance en escale ; capacité et approbation des programmes d'exploitation ; tarifs ; ventes et recettes ainsi que représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre Partie Contractante ; rupture de charge et accords de partage de codes.

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

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

La compagnie aérienne Sabena Airlines a assuré la desserte du Togo de 1986 à 2001. Cette exploitation a été reprise par la suite par Brussels Airlines. Cette dernière souhaitait la réactualisation de l'accord aérien de 1981 au moment où, de son côté, la Commission enjoignait les États membres à rendre leurs accords aériens bilatéraux compatibles avec le droit communautaire. Les nouvelles dispositions contenues dans cet accord permettent à Brussels Airlines d'assurer des vols dans un cadre juridique plus approprié, conforme au droit communautaire,

mais aussi répondant mieux à ses perspectives de développement sur le continent africain. Elles offrent également la possibilité à d'autres transporteurs belges ou togolais d'assurer des liaisons entre les deux pays.

Cet accord n'a pas pour effet de lier personnellement le citoyen et ne grève pas le budget de l'État. Il veille à tenir compte des intérêts des Régions en ne faisant aucune distinction entre les aéroports belges, quant à leur accès et possibilités de dessertes. Il laisse celui-ci au libre choix des entreprises de transport désignées.

B. Le contenu de l'Accord

L'accord se compose d'un dispositif rappelant que les contractants sont Parties à la Convention de Chicago de 1944 (relative à l'Aviation Civile internationale) et désireuses de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Il s'agit en l'espèce d'un nouvel accord bilatéral aérien remplaçant celui du 12 mai 1981. Cet accord est composé de 23 articles et d'une Annexe dénommée « Tableau des Routes » faisant partie intégrante de celui-ci.

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

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

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

L'**article 4** explicite la manière de désigner une entreprise de transport aérien et les conditions auxquelles cette dernière doit répondre. Cet article tient compte des prescrits européens interdisant, pour les États Membres, de limiter la désignation uniquement à des entreprises de transport aérien nationales. L'aspect communautaire, et en particulier la notion de « droit d'établissement », est mis en évidence. La Belgique est ainsi autorisée dans cet accord, en conformité avec la législation européenne, à désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien communautaires dès lors que ces dernières sont établies en Belgique. Le Togo fait, de son côté, référence, pour la désignation d'entreprises de transport aérien à la législation applicable dans la zone UEMOA (Union économique et monétaire ouest-africaine) à laquelle elle appartient.

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

L'**article 6** rappelle que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante relatives à l'entrée, à la sortie ou au séjour sur le territoire des aéronefs, des

passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application. Elles devront être exercées sans discrimination.

L'**article 7** assure la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des parties contractantes. Il définit également les normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation ainsi que la manière dont l'une des Parties contractantes peut effectuer, sur son territoire, une inspection au sol d'un aéronef de l'autre Partie contractante. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante si elle parvient à la conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

L'**article 8** réaffirme l'obligation de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire. Les législations, règlements et diverses conventions internationales visant à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne sont rappelées.

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

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

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

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

L'**article 13** permet la rupture de charge sur tout secteur des routes ainsi que des accords de partage de codes avec des entreprises de transport aérien désignées de toute nationalité pour autant que ces dernières détiennent les droits de trafic nécessaire sur cette route.

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

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

L'**article 16** permet aux entreprises de transport aérien désignées de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Il offre également la possibilité de transférer librement l'excédent de recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire. Il exempte également les entreprises de transport aérien, sur le territoire de l'autre Partie, de toute forme de taxe sur les revenus ou profits ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

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

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

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

L'**article 20** détermine la façon de procéder à certaines modifications de l'accord aérien.
L'**article 21** complète l'article précédent par les possibilités et modalités de dénonciation de l'accord.

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

L'**article 23** établit que chaque Partie Contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de l'Accord

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

En l'occurrence, cette Annexe autorise l'exploitation de services aériens au départ de et vers tout aéroport belge ou togolais pour les deux Parties. Les points intermédiaires et au-delà de la route peuvent également être librement choisis.

C. Nature de l'Accord sur le plan interne

Conformément à la déclaration adoptée le 15 février 2017 par la Conférence interministérielle de Politique étrangère, il s'agit d'un traité à caractère mixte (État fédéral/Régions).

D. Commentaires sur les articles du décret d'assentiment

Article 1er

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 2

Cet article explicite les modalités de modifications à l'Annexe à l'Accord.

ACCORD

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

Scanned with CamScanner

Le Gouvernement du Royaume de Belgique d'une part et le Gouvernement de la République togolaise d'autre part ;

Ci-après désignés « les Parties » ;

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 07 sept décembre 1944 ;

Conscients des limites de l'Accord relatif aux services aériens signé entre les deux Parties le 12 mai 1981 à Bruxelles ;

Désireux de remplacer l'Accord du 12 mai 1981 par un nouvel accord adapté aux nouvelles évolutions du marché du transport aérien, en pleine conformité avec le droit international ;

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

Sont convenus de ce qui suit :

RD

Scanned with CamScanner

ARTICLE PREMIER
DEFINITIONS

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

a) Le terme "**Convention**" signifie la Convention relative à l'Aviation Civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toutes annexes adoptées en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient produit leurs effets pour les deux Parties ou aient été ratifiées par celles-ci ;

b) Le terme "**Accord**" signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée ;

c) Le terme "**Autorités aéronautiques**" signifie dans le cas de la République Togolaise, le Ministère en charge de l'Aviation Civile et, dans le cas de la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités ;

d) Les termes "**Territoire**", "**Service aérien**", "**Service aérien International**", "**Entreprise de transport aérien**" et "**Escale non commerciale**" ont respectivement les significations qui leur sont attribuées dans les Articles 2 et 96 de la Convention ;

e) Le terme "**Entreprise de transport aérien désignée**" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles 3 et 4 du présent Accord ;

f) Le terme "**Services convenus**" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord ;

g) Le terme "**Tarifs**" signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier ;

h) Le terme "**Rupture de charge**" signifie l'exploitation de l'un des services convenus d'une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section ;

R.D

Scanned with CamScanner

i) Les termes "**équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange**", ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention ;

j) Les références faites dans le présent Accord aux ressortissants du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux ressortissants des Etats Membres de l'Union Européenne ;

k) Les références faites dans le présent Accord aux entreprises de transport aérien désignées du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique ;

l) Les références faites dans le présent Accord aux « traités UE » s'entendent comme celles faites au Traité sur l'Union Européenne ainsi qu'au Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne ;

m) Les références faites dans le présent Accord à l'UEMOA s'entendent comme celles faites à l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine.

ARTICLE 2
OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées respectives :

   a) Survoler son territoire sans y atterrir ;

   b) Faire des escales non commerciales dans son territoire ;

   c) Faire des escales dans son territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Rien dans le paragraphe 1 du présent article ne saurait être interprété comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie.

Scanned with CamScanner

ARTICLE 3
DESIGNATION POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES

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

ARTICLE 4
AUTORISATION D'EXPLOITATION DES SERVICES

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties aux termes de l'Article 3 du présent Accord, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées, pour autant que :

   I. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique :

      1. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire belge en vertu des traités UE et possède une licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'Union Européenne et ;
      2. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'Union Européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'Autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.

   II. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Togo :

      1. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire du Togo en vertu du Traité Instituant l'UEMOA et possède une licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'UEMOA et ;
      2. un contrôle règlementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'Autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.

RD

Scanned with CamScanner

2.Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien désignées peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article 14 du présent Accord et que les services soient assurés au moyen d'aéronefs qui sont au moins conformes aux dispositions de l'Annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre III (troisième édition, juillet 1993) de la Convention.

ARTICLE 5

REVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION DES SERVICES

1. Les Autorités aéronautiques de chacune des Parties ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'Article 4 du présent Accord à l'égard des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie :

a) Si les entreprises en cause ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces Autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux ;

b) Si dans l'exploitation des services, les entreprises en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord ;

c) Si les entreprises en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie ;

d) I. si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique :

1. L'entreprise de transport aérien désignée n'est pas établie sur le territoire de la Belgique en vertu des traités UE ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'Union Européenne ; ou

Scanned with CamScanner

2. Le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée 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 l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.

II. si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Togo :

1. L'entreprise de transport aérien désignée n'est pas établie sur le territoire du Togo en vertu du Traité instituant l'UEMOA et ne possède pas une licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'UEMOA ; ou

2. Le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie, conformément à l'Article 18 du présent Accord.

ARTICLE 6
APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS

1. Les lois et règlements de l'une des Parties régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie et par leurs équipages et leurs passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie.

RD

Scanned with CamScanner

Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire.

Cette disposition ne sera pas d'application lorsque le passager est en transit vers une destination sise dans un Etat Partie à la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985.

3. Aucune des Parties n'accordera la préférence à ses propres entreprises ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

ARTICLE 7

CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES, ET SECURITE

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

   Chaque Partie se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent Article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile internationale, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie peuvent demander des consultations conformément à l'Article 18 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).

Scanned with CamScanner

3. Chaque Partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.

4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties découvre que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, la première Partie avisera l'autre Partie de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).

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

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

   a) Des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou

   b) Des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effective de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention de Chicago,

Scanned with CamScanner

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

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef, exploité par ou pour le compte d'une compagnie aérienne d'une Partie, pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 5 ci-dessus est refusé par un représentant de cette compagnie aérienne, l'autre Partie est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.

8. Chacune des Parties se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre Partie dans le cas où l'une des Parties parvient à la conclusion à la suite, d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou de toute autre manière, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

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

ARTICLE 8

SURETE DE L'AVIATION

1. Les Parties réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

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

RD

Scanned with CamScanner

3. Les Parties se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des aéroports, et tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation et qui lie les Parties.

4. Les Parties dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux dites Parties ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principale de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire ou, dans le cas du Royaume de Belgique, des exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des traités UE et ayant des licences d'exploitation valides conformément à la législation de l'Union Européenne, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

RD

Scanned with CamScanner

7. Si une Partie déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent Article, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les Autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'Article 5 du présent Accord.

ARTICLE 9

DROITS D'UTILISATION

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie ne seront pas plus élevés que ceux que sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie assurant des services internationaux analogues.

2. Chaque Partie encouragera la tenue de consultations entre ses Autorités compétentes pour percevoir les droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vue avant que ne soient effectués les changements.

ARTICLE 10

ASSISTANCE EN ESCALE

Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, de la législation de l'Union Européenne, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre Partie, de pratiquer l'auto-assistance en escale ou, à son gré, le droit de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie. Dans les cas où les lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto-assistance, et dans les cas où il n'existe pas de concurrence effective entre les prestataires de services d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

Scanned with CamScanner

ARTICLE 11

DROIT DE DOUANE ET D'ACCISES

1. Chaque Partie exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des entreprises et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces entreprises désignées.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie accordant l'exemption, lorsqu'ils sont :

   a) introduits sur le territoire de l'une des Parties par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie ou pour leur compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie ;

   b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie ou au départ dudit territoire ;

   c) pris à bord d'aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal des aéronefs et l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

DAD

Scanned with CamScanner

4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.
5. Les exemptions prévues dans le présent Article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent Article.

ARTICLE 12
CAPACITE

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.
2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties tiendra compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.
3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.
4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné une entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée :
    a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien ;
    b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des Etats de la région ; et

Scanned with CamScanner

c) aux exigences de l'exploitation de services aériens long-courriers.

5. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux Autorités aéronautiques des deux Parties. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit avec le consentement desdites Autorités.

ARTICLE 13

RUPTURE DE CHARGE ET PARTAGE DE CODES

1. Sur tous secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'avion utilisé en n'importe quel point de la route.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en opérant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe, conclure des arrangements de partages de codes avec une entreprise de transport aérien quelle que soit sa nationalité, pour autant que cette entreprise de transport aérien détienne les droits de trafic nécessaires sur cette route.

ARTICLE 14

TARIFS

1. Les Parties autoriseront qu'un ou des tarifs sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe soient établis par chacune des entreprises de transport aérien désignées.

2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service et l'intérêt des usagers.

3. Sans préjudice de l'application des dispositions des précédents paragraphes du présent Article, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

Scanned with CamScanner

Les prix appliqués par les entreprises de transport aérien désignées exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air ne seront pas moins élevés, et leurs conditions tarifaires ne seront pas moins restrictives, que celles desdites entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

ARTICLE 15
PERSONNEL

1. Les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.

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

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

4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties exempteront de l'obligation des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

ARTICLE 16
VENTES ET RECETTES

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

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

Scanned with CamScanner

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

2. Chaque Partie accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie ; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chaque Partie accordera, sur base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

   Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties.

ARTICLE 17

ECHANGE D'INFORMATIONS

1. Les Autorités aéronautiques des deux Parties échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination, à travers ou en provenance du territoire de l'autre Partie, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les ordres d'exemption, et les tableaux de services autorisés.

2. Chaque Partie veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent, à toute demande, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus, de même que toute information utile.

Scanned with CamScanner

ARTICLE 18

CONSULTATIONS

1. Les Autorités aéronautiques des Parties se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant à l'application des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Sauf entente contraire entre les deux Parties, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

ARTICLE 19

REGLEMENTS DES DIFFERENDS

1. Si un différend naît entre les Parties au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties, à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois membres.

3. Ce tribunal est constitué comme suit : un arbitre nommé par chacune des Parties dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

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

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

5. Si l'une des Parties ne s'y conforme pas, l'autre Partie pourra appliquer l'Article 5 du présent Accord.

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

Scanned with CamScanner

ARTICLE 20

MODIFICATIONS

1. Si l'une des Parties juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les Autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la demande.

2. Si une convention aérienne multilatérale à caractère général liant les deux Parties entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaleront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent Article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cette convention multilatérale.

3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

4. Les deux Parties conviennent que le Tableau des Routes repris à l'Annexe peut être modifié par un arrangement administratif, avec l'accord des Autorités aéronautiques.

ARTICLE 21

DENONCIATION

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

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

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

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

Scanned with CamScanner

ARTICLE 22

ENREGISTREMENT

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

ARTICLE 23

ENTREE EN VIGUEUR

Chaque Partie notifiera, par voie diplomatique, à l'autre Partie, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur du présent Accord.

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

Dès son entrée en vigueur, le présent Accord abroge et remplace l'Accord signé à Bruxelles, le 12 mai 1981, entre la République togolaise et le Royaume de Belgique relatif aux transports aériens.

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

Fait en double exemplaire à Lomé le 13 juin 2019 en français.

POUR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE,

l'Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de Belgique près la République togolaise

S.E.M. Xavier LEBLANC

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE,

le Ministre des Affaires étrangères de l'Intégration africaine et des Togolais de l'Extérieur

S.E.Prof. Robert DUSSEY

Scanned with CamScanner

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de la République Togolaise

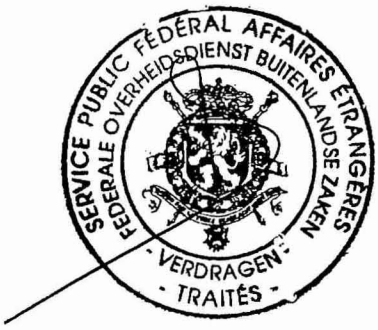
Points Au Togo	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Tous points	Tous points	Tous points	Tous points

2. Routes de la Belgique

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

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues ou les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé sur le territoire de la Partie qui les a désignées.

Scanned with CamScanner



COPIE CERTIFIÉE CONFORME À L'ORIGINAL
MET HET ORIGINEEL EENSLUIDEND VERKLAARD AFSCHRIFT
Bruxelles,
Brussel, - 1 JUIL. 2019
Le Chef du Service des Traités du
Service Public Fédéral Affaires Etrangères de Belgique
Het Hoofd van de Dienst Verdragen van de
Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken van België