

**Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le
Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la
République du Cap-Vert relatif au transport aérien, signé à
Bruxelles le 26 octobre 2017.**

Le Gouvernement wallon,

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

Après délibération,

ARRÊTE :

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

Article 1^{er}

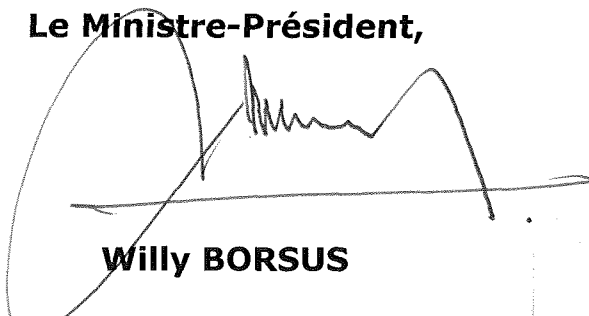
L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le
Gouvernement de la République du Cap-Vert relatif au transport aérien,
signé à Bruxelles le 26 octobre 2017.

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 du Cap-Vert relatif au
transport aérien, signé à Bruxelles le 26 octobre 2017, sortiront leur plein
et entier effet.

Namur, le

**Pour le Gouvernement wallon
Le Ministre-Président,**



Willy BORSUS



**Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le
Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la
République du Cap-Vert relatif au transport aérien, signé à
Bruxelles le 26 octobre 2017.**

Exposé des motifs

A. Contexte et objet du Traité

1. Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

Sur le plan juridique, « l'espace aérien » reste le domaine des Etats. 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'extraordinaire développement du trafic aérien international a été rendu possible par la conclusion de milliers d'accords bilatéraux de par le monde, par lesquels la desserte d'un pays par les compagnies aériennes de l'autre est autorisée, sur base du principe de réciprocité et sous réserve du respect de certaines règles.

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

Les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice 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 Etats Membres doivent tenir compte de cette dimension nouvelle.

2.L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République du Cap Vert

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République du Cap Vert, signé le 26 octobre 2017, fait partie de cette nouvelle lignée d'accords aériens.

Il remplace l'accord aérien bilatéral du 22 juin 1998 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes.

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

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

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

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

Le contenu de l'accord

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

Il s'agit en l'espèce d'un nouvel accord bilatéral aérien remplaçant celui du 22 juin 1998.

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

B. Commentaires des articles de l'Accord

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'escale non commerciale, droit de débarquer et d'embarquer des passagers des marchandises et du courrier. Le droit de cabotage est par contre explicitement exclu.

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

L'**article 4** détaille la manière de procéder à la désignation d'une entreprise de transport aérien et les conditions auxquelles cette dernière doit répondre. Cet article tient compte des prescrits européens interdisant, pour les Etats 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 Cap Vert fait, de son côté, uniquement référence au droit applicable en République du Cap Vert pour la désignation de ses entreprises de transport aérien.

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 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 droits d'utilisation imposés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés aux entreprises de transport aérien désignées de la première Partie.

L'**article 10** permet la pratique de l'auto-assistance sur le territoire de l'autre Partie contractante ou le choix de sous-traiter ces services

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

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. Il n'y aura aucune restriction de la capacité et du nombre de fréquences et/ou du ou des types d'aéronefs à exploiter par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes pour un type quelconque de service (passagers, marchandises, de façon séparée ou combinée).

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.

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

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 le 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 capverdien pour les deux Parties. Les points intermédiaires et au-delà de la route peuvent également être librement choisis.

C. Nature du Traité sur le plan interne

Le caractère mixte (Etat fédéral / Régions) de cet accord a été reconnu par déclaration adoptée le 15 février 2017 par la Conférence interministérielle de Politique étrangère.

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CAPE VERDE
ON AIR TRANSPORT

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CAPE VERDE
ON AIR TRANSPORT**

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CAPE VERDE

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

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

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

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

ARTICLE 3

DESIGNATION TO OPERATE SERVICES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.
2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

ARTICLE 4

AUTHORISATION TO OPERATE SERVICES

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

ARTICLE 5

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorisations referred to in Article 4 of this Agreement with respect to the airlines designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorisation or impose conditions, temporarily or permanently;
 - a) in the event of failure by such airlines to satisfy them that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;
 - b) in the event of failure by such airlines to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;
 - c) in the event of failure by such airlines to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
 - d) in the case of an airline designated by Belgium:
 - i. if it is not established in the territory of Belgium under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation.
 - e) in the case of an airline designated by Cape Verde:
 - i. it is not established in the territory of Cape Verde or does not have a valid Operating Licence in accordance with the law applicable in Cape Verde; or
 - ii. Cape Verde is not exercising or not maintaining effective regulatory control of the airline.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 18 of this Agreement.

ARTICLE 6

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon entry into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their crews, passengers, cargo and mail upon transit in, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party;

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control.

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

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

ARTICLE 7

CERTIFICATES, LICENCES AND SAFETY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party including in the case of Belgium, European Union laws and regulations, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided always that such certificates or licences were issued or validated equal or above the minimum standards established under the Convention.

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

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

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

3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

4. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement (revocation, suspension and variation of operating authorisations).

5. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated or, under a lease arrangement, on behalf of the airline of one Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called «ramp inspection»), provided this does not lead to unreasonable delay.

6. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

- 7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
- 8. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- 9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 4 or 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
- 10. Where Belgium has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of Cape Verde under the safety provisions of the agreement between Belgium and Cape Verde shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

ARTICLE 8

AVIATION SECURITY

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Kingdom of Belgium, operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union Law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of Belgium, European Union law. Each Contracting Party agrees to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

ARTICLE 9

USER CHARGES

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

ARTICLE 10

GROUND HANDLING PROVISIONS

1. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Kingdom of Belgium, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide for ground handling services in whole or in part.
2. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 11

CUSTOMS AND EXCISE

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airlines of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by those designated airlines.
2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:
 - a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airlines of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
 - c) taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.
3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airlines of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs legislation or regulations.
4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.
5. The exemptions provided for by this article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this article.

ARTICLE 12

CAPACITY

1. Each Contracting Party shall reciprocally allow the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.
3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers on the Agreed Services.
4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 16 of the Convention.
5. Neither Contracting Party shall impose on the Designated Airlines of the other Contracting Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 13

CHANGE OF GAUGE AND CODE-SHARE

1. For any segment, or segments of the respective routes a designated airline may during any one continuous flight, change type of aircraft at any point of the route,
2. In operating or holding out the authorized air services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing agreements with :
 - an airline or airlines of the same Contracting State
 - an airline or airlines of the other Contracting State.
 - an airline or airlines of a third country,

provided all airlines in such arrangements

- hold the underlying traffic rights for operating services on the relevant routes and route sections and
- in respect of any ticket sold, provide the purchaser at the time of the purchase with the proper information concerning the airline which actually operate each sector of the service and the airline or airlines with which the purchaser is entering into a contractual relationship. In operating the agreed air services on the routes specified in the Annex, each designated airline may enter into code-share arrangements with an airline of any nationality provided the latter airline holds the appropriate route and traffic rights.

ARTICLE 14

TARIFFS

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines.
2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the interest of users.
3. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this article, the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors.

The prices applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive than those of the said third and fourth freedom airlines.

ARTICLE 15

STAFF REQUIREMENTS

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

ARTICLE 16

SALES AND REVENUES

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

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

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

2. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airlines designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.
3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by those airlines in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

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

ARTICLE 17

EXCHANGE OF INFORMATION

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

ARTICLE 18

CONSULTATIONS

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

ARTICLE 19

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.
3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:
Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic channels, of a request for arbitration from the other Contracting Party. These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days.
The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of article 5 of this Agreement.
5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

ARTICLE 20

MODIFICATIONS

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

ARTICLE 21

TERMINATION

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

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

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

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

ARTICLE 22

REGISTRATION

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

ARTICLE 23

ENTRY INTO FORCE

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

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

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

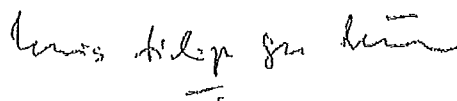
DONE in duplicate at Brussels on this 26th day of October 2017 in the English language.

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE KINGDOM OF BELGIUM:**

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF CAPE VERDE:**



Didier REYNDERS
Minister of Foreign Affairs



Luís Filipe LOPES TAVARES
Minister of Foreign Affairs

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of the Kingdom of Belgium

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

2. Routes of the Republic of Cape Verde

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

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the agreed services on the routes begin at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline

Fifth freedom traffic rights are subject to prior approval of the Aeronautical Authorities concerned.

[illegible]

ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU
ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE
LA RÉPUBLIQUE DU CAP-VERT
RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CAP-VERT

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

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

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

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1

Définitions

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

- a) le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient été adoptées ou ratifiées par les deux Parties contractantes;
- b) le terme "Accord" signifie le présent Accord, son annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;
- c) le terme "autorités aéronautiques" signifie, dans le cas de la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et, dans le cas du Cap-Vert, l'Autorité de l'aviation civile (Agência de Aviação Civil) ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- d) les termes "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les articles 2 et 96 de la Convention;
- e) le terme "entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4 du présent Accord;
- f) le terme "services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'annexe jointe au présent Accord;
- g) le terme "tarifs" signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions pour le transport du courrier;
- h) le terme "rupture de charge" signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le

service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;

- i) les termes "équipement de bord", "équipement au sol", "provision de bord", "pièces de rechange" ont la signification qui leur est donnée dans l'annexe 9 de la Convention;
- (j) les références faites dans le présent Accord aux "ressortissants du Royaume de Belgique" s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de l'Union Européenne;
- k) les références faites dans le présent Accord aux "entreprises de transport aérien du Royaume de Belgique" s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique;
- (l) les références faites dans le présent Accord aux "traités de l'UE" s'entendent comme faites au Traité sur l'Union européenne ainsi qu'au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

ARTICLE 2

Octroi de droits

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

ARTICLE 3

Désignation pour l'exploitation des services

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

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation des services

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

ARTICLE 5

Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations visées à l'article 4 du présent Accord à l'égard des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante:
 - a) si les entreprises de transport aérien en cause ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément à la Convention;
 - b) si, dans l'exploitation des services, les entreprises de transport aérien en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord;
 - c) si les entreprises de transport aérien en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie contractante ;
 - d) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique:
 - i. si l'entreprise de transport aérien 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 au droit de l'Union européenne; ou
 - ii. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'État 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;
 - e) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Cap-Vert:
 - i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Cap-Vert ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit applicable au Cap-Vert; ou
 - ii. le Cap-Vert n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien.

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

ARTICLE 6

Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ou à l'exploitation et la navigation de tels aéronefs seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur dudit territoire.
2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante et par ou pour leurs équipages, passagers, marchandises et courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

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

Cette disposition ne s'appliquera pas si le passager est en transit à destination d'un État partie à la Convention en application de l'accord de Schengen du 14 juin 1985.

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

ARTICLE 7

Certificats, brevets et licences, et sécurité

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des Parties contractantes, y compris, en ce qui concerne la Belgique, la législation et la réglementation de l'Union européenne, et qui sont toujours en cours de validité, sont reconnus comme valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes visées à l'annexe, à condition que lesdits certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés selon des normes équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

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

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

3. Chaque Partie contractante peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie contractante. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.
4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'applique ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines, qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par l'autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi justifiera

l'application de l'article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).

5. Nonobstant l'obligation mentionnée à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un accord de location, pour le compte de l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes, sur les services en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article "inspection sur l'aire de trafic") par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.
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'application et le suivi effectif de normes de sécurité en vigueur conformément à la Convention de Chicago,

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

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante en vue d'effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 5 ci-dessus est refusé par le représentant de la ou des entreprises de transport aérien, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 6 ci-dessus, existent et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.
8. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur

l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien.

9. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les paragraphes 4 et 8 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.
10. Si la Belgique a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'UE, les droits du Cap-Vert en vertu des dispositions relatives à la sécurité de l'accord entre la Belgique et le Cap-Vert s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'exercice ou le suivi de normes de sécurité par cet autre État membre de l'UE et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation dudit transporteur aérien.

ARTICLE 8

Sûreté de l'aviation

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.
3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation civile et qui lie les Parties contractantes.
4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux Parties contractantes; elles prévoient que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leur registre, ou les exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence principale sur le territoire des Parties contractantes ou, dans le cas du Royaume de Belgique, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des traités de l'UE et ont une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, agissent en conformité avec lesdites dispositions relatives à la sûreté aérienne.
5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, pour le départ du territoire de l'autre Partie contractante ou pour le séjour sur ce territoire, des dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformes à la législation en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas de la Belgique, la législation de l'Union européenne. Chaque Partie

contractante s'engage 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 contractante examine également avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

6. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.
7. Si une Partie contractante vient à déroger aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans les trente (30) jours justifie l'application de l'article 5 du présent Accord.

ARTICLE 9

Droits d'utilisation

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

ARTICLE 10

Assistance en escale

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

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

ARTICLE 11

Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres objets utilisés ou destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces entreprises de transport aérien désignées.
2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1er du présent article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, à condition que ces objets soient :
 - a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ou pour leur compte, mais pas aliénés sur le territoire de ladite Partie contractante;
 - b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;
 - c) pris à bord d'aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.
3. L'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements normalement conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément à la

législation douanière ou aux règlements douaniers.

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

ARTICLE 12

Capacité

1. Chaque Partie contractante permettra aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes de se faire librement concurrence pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent Accord.
2. Chaque Partie contractante prendra toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination et de pratique anticoncurrentielle ou déloyale dans l'exercice des droits et privilèges visés dans le présent Accord.
3. Il n'y aura aucune restriction de la capacité et du nombre de fréquences et/ou du ou des types d'aéronefs à exploiter par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes pour un type quelconque de service (passagers, marchandises, de façon séparée ou combinée). Chaque entreprise de transport aérien désignée est autorisée à déterminer la fréquence et la capacité offerte sur les services convenus.
4. Aucune Partie contractante ne limitera unilatéralement le volume de trafic, les fréquences, la régularité des services ou le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour respecter les exigences douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales dans des conditions uniformes conformément à l'article 16 de la Convention.
5. Aucune Partie contractante n'imposera aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante une exigence de droit de premier refus, un rapport de partage du trafic, des frais d'objection, ou toute autre exigence relative à la capacité, aux fréquences ou au trafic, qui ne sont pas compatibles avec les finalités du présent Accord.

ARTICLE 13

Rupture de charge et partage de codes

1. Sur tout secteur ou secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'aéronef utilisé en n'importe quel point de la route.
2. Toute entreprise de transport aérien d'une Partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation des services aériens autorisés sur les routes convenues, conclure des accords de partage de code avec:
 - une ou des entreprises de transport aérien de la même Partie contractante
 - une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante
 - une ou des entreprises de transport aérien d'un pays tiers

à condition que toutes les entreprises de transport aérien concernées par ces accords

- détiennent les droits de trafic sous-jacents pour l'exploitation des services sur les routes et sections de route concernées; et
- donnent à l'acheteur, au moment de l'achat et pour tout billet vendu, les informations appropriées concernant l'entreprise de transport aérien qui exploite effectivement chaque section du service et l'entreprise ou les entreprises de transport aérien avec lesquelles l'acheteur conclut une relation contractuelle. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en exploitant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'annexe, conclure des arrangements de partage de codes avec une entreprise de transport aérien, quelle que soit sa nationalité, pour autant que cette entreprise de transport aérien détienne les droits de route et de trafic nécessaires.

ARTICLE 14

Tarifs

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

ARTICLE 15

Personnel

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

ARTICLE 16

Ventes et recettes

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

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

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

2. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par l'entreprise de transport aérien désignée sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante; ils ne seront soumis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.
3. Chaque Partie contractante accordera, sur une base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, l'exemption de toute forme de taxe sur les recettes ou bénéfices que lesdites entreprises de transport aérien tirent, sur le territoire de la première Partie contractante, de l'exploitation de services aériens internationaux, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

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

ARTICLE 17

Échange d'informations

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

ARTICLE 18

Consultations

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

ARTICLE 19

Règlement des différends

1. Si un différend naît entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.
2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme ou l'une des Parties contractantes peut soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.
3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit :
Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner un troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.
Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

Si l'une des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.
4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent article.

Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie contractante pourra appliquer l'article 5 du présent Accord.
5. Les frais d'arbitrage seront partagés à parts égales entre les Parties contractantes.

ARTICLE 20

Modifications

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

ARTICLE 21

Dénonciation

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

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

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

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

ARTICLE 22

Enregistrement

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

ARTICLE 23

Entrée en vigueur

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

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

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à _____ le _____, en anglais.

POUR LE GOUVERNEMENT DU
ROYAUME DE BELGIQUE :

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE DU CAP-VERT:

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de la République du Cap-Vert

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

2. Routes du Royaume de Belgique

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

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues et aussi les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque ou tous les vols à condition que les services convenus sur les routes commencent à un point situé sur le territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien.

Les droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air sont soumis à l'approbation préalable des autorités aéronautiques concernées.