

**VOORONTWERP
VAN ORDONNANTIE**

houdende instemming met:

**de Overeenkomst tussen de Regering van
het Koninkrijk België en de Regering van de
Democratische Republiek Congo
betreffende het luchtvervoer, gedaan te
Kinshasa op 2 februari 2013**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Externe
Betrekkingen,

Na beraadslaging,

BESLUIT

De Minister van Financiën, Begroting,
Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid
en van het Imago van Brussel is ermee belast
bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het
ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan
de tekst hierna volgt:

Artikel 1. Deze ordonnantie regelt een
aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de
Grondwet.

Art. 2:

De Overeenkomst tussen de Regering van het
Koninkrijk België en de Regering van de
Democratische Republiek Congo betreffende
het luchtvervoer, gedaan te Kinshasa op 2
februari 2013, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De Minister-Voorzitter belast met Huisvesting
en Stadsvernieuwing, Territoriale Ontwikkeling,
Veiligheid en Preventie, Toerisme, Imago van
Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk
Belang

Rudi VERVOORT

De Minister belast met Financiën, Begroting,
Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid
en van het Imago van Brussel

**AVANT-PROJET
D'ORDONNANCE**

portant assentiment à :

**l'Accord entre le Gouvernement du
Royaume de Belgique et le Gouvernement
de la République démocratique du Congo
relatif au transport aérien, fait à Kinshasa le
2 février 2013**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-
Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Relations
extérieures,

Après délibération,

ARRETE

Le Ministre des Finances, du Budget, de la
Fonction publique, de la Promotion du
Multilinguisme et de l'Image de Bruxelles est
chargé de présenter au Parlement de la Région
de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance
dont la teneur suit:

Article 1er. La présente ordonnance règle une
matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Art. 2:

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume
de Belgique et le Gouvernement de la
République démocratique du Congo relatif au
transport aérien, fait à Kinshasa le 2 février
2013, sortira son plein et entier effet.

Bruxelles, le

Le Ministre-Président chargé du
Développement territorial et de la Rénovation
urbaine, du Tourisme, de la Promotion de
l'Image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt
régional

Sven GATZ



Voorontwerp van ordonnantie

houdende instemming met

**de Overeenkomst tussen de Regering van
het Koninkrijk België en de Regering van de
Democratische Republiek Congo
betreffende het luchtvervoer, gedaan te
Kinshasa op 2 februari 2013**

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. Inleiding

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

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

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

Intussen werden er bevoegdheden op vlak van luchtvaart overgeheveld naar het Europese niveau. De zogenaamde 'open skies' arresten van 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Unie veroordeelden onder meer

Avant-projet d'ordonnance

portant assentiment à

**l'Accord entre le Gouvernement du
Royaume de Belgique et le Gouvernement
de la République démocratique du Congo
relatif au transport aérien, fait à Kinshasa le
2 février 2013**

EXPOSE DES MOTIFS

I. Introduction

Malgré sa valeur symbolique de liberté, l'espace aérien, d'un point de vue politique, n'est libre que dans la même mesure que la mer. À proximité et au-dessus de son territoire, chaque État fait en effet valoir son droit de souveraineté, ce qui signifie que le libre accès ne vaut que pour les aéronefs possédant sa nationalité.

Cette absence généralisée de liberté au niveau du principe permet néanmoins des exceptions, grâce à un système de dérogations explicites, qui, en fonction de leur objet, sont connues sous le nom des cinq libertés de l'air. Ces libertés englobent le droit de survol, le droit d'effectuer des escales non commerciales et les droits d'embarquer, de débarquer et de faire transiter une charge commerciale, c'est-à-dire des passagers et leurs bagages, des marchandises et du courrier.

La Convention de Chicago du 7 décembre 1944 a répondu au besoin de normes et d'accords internationaux pour un développement sûr et ordonné du trafic aérien. Cette convention a déterminé notamment qu'aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat. Depuis lors, des accords aériens bilatéraux ont été conclus pour déterminer les modalités de ces autorisations. L'accord aérien entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis fait office de modèle de base. La Belgique a conclu une centaine d'accords aériens analogues.

Entretemps, des compétences liées à l'aviation ont été transférées au niveau européen. Les arrêts dits 'open skies' de 2002 de la Cour de Justice de l'Union européenne ont condamné notamment la Belgique parce que ses accords

België omdat haar bilaterale luchtvaartakkoorden vier bepalingen bevatten die niet conform het EU-recht waren. De bestaande bilaterale akkoorden dienden dus opnieuw onderhandeld te worden.

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Democratische Republiek Congo maakt deel uit van deze nieuwe reeks van luchtvaartovereenkomsten. Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 10 september 1965 waarvan meerdere clausules, hetzij verouderd waren, hetzij met het communautair recht niet overeenstemden, hetzij gewoon aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden.

De voorliggende overeenkomst werd op 2 februari 2013 te Kinshasa ondertekend.

Op diplomatiek en economisch gebied draagt deze overeenkomst bij tot de uitstraling en de aantrekkelijkheid van België. Ze biedt opportuniteiten zowel aan de luchtvaartmaatschappijen als aan de luchthavens of onderaannemers.

Ze creëert werkgelegenheid en vergroot de mogelijkheden, zowel voor de reizigers als voor het vrachtvervoer, om rechtstreeks te kunnen vliegen van of naar België, zonder verplichte doorgang via buitenlandse luchthavens en zonder verandering van vliegtuig.

II. Inhoud

In artikel 1 worden enkele definities weergegeven.

Overeenkomstig artikel 2 verlenen de partijen elkaar de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

- om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- om op haar grondgebied te landen voor ander dan verkeersdoeleinden;
- om op haar grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal vervoer, afzonderlijk of gecombineerd.

Artikel 3 betreft de aanwezigheid voor het exploiteren van diensten. De bevoegde instanties van de ene partij verlenen de passende vergunningen aan een

aériens bilatéraux comportaient quatre dispositions qui n'étaient pas conformes au droit européen. Les accords bilatéraux existants ont donc dû être renégociés.

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République Démocratique du Congo fait partie de cette nouvelle lignée d'accords aériens. Il remplace l'accord aérien bilatéral du 10 septembre 1965 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes.

Le présent accord a été signé le 22 février 2013 à Kinshasa.

Au niveau diplomatique et économique, cet accord contribue au rayonnement et à l'attractivité de la Belgique, offrant des opportunités tant aux compagnies aériennes qu'aux aéroports ou sous-traitants.

Il crée des emplois et multiplie les possibilités, tant pour les voyageurs que pour le transport de marchandises, de bénéficier de vols directs de et vers la Belgique, sans transiter obligatoirement par des aéroports étrangers et sans changer d'avion.

II. Contenu

L'article 1^{er} reprend quelques définitions.

Conformément à l'article 2, les parties contractantes s'octroient mutuellement les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées respectives :

- survoler leur territoire sans y atterrir ;
- faire des escales à d'autres fins que des fins techniques ;
- 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.

L'article 3 concerne la présence pour l'exploitation des services. Les autorités compétentes d'une des parties accordent les autorisations appropriées à un transporteur

luchtvaartmaatschappij van de andere partij. Elke luchtvaartmaatschappij moet beantwoorden aan de voorwaarden vastgelegd in de wetten en regels die normaal toegepast worden door de bevoegde overheid (artikel 4). In bepaalde gevallen kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken (artikel 5).

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

Artikel 7 behandelt de bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen en geschiktheid en vergunningen. Artikelen 8 en 9 betreffen de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart. De partijen beschermen de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen. Deze verplichting maakt integraal deel uit van de overeenkomst.

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en –diensten moeten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn (artikel 10). De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht hun grondaanpak te regelen en, samen te werken met andere transportdiensten (artikel 11).

De overige artikelen betreffen de douane en accijnzen (artikel 12), de capaciteit (artikel 13), de goedkeuring van de exploitatieprogramma's (artikel 13), de verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes (artikel 15), de tarieven (artikel 16), het personeel (artikel 17) en het overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven (artikel 18).

Tot slot bevat de overeenkomst een aantal algemene slotbepalingen inzake de uitwisseling van informatie (artikel 19), onderling overleg (artikel 20), regeling van geschillen tussen de partijen (artikel 21), wijzigingen (artikel 22), beëindiging (artikel 23) en registratie (artikel 24) van de overeenkomst en de inwerkingtreding (artikel 25).

III. Gemengd karakter

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

aérien de l'autre partie. Chaque transporteur aérien doit répondre aux conditions fixées dans les lois et règlements normalement appliqués par l'autorité compétente (article 4). Dans certains cas, les autorités compétentes peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter une autorisation d'exploitation (article 5).

Les transporteurs aériens sont tenus de respecter les lois et règlements applicables en matière d'entrée ou de sortie du territoire ou en matière d'exploitation et de navigation des aéronefs (article 6).

L'article 7 aborde les preuves de navigabilité, d'aptitude et les autorisations. Les articles 8 et 9 concernent la sécurité et la sécurisation de l'aviation. Les parties assurent la sécurité de l'aviation civile contre les actes illicites. Cette obligation fait partie intégrante de l'accord.

Les redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques doivent refléter les coûts et être perçues sans discrimination (article 10). Les entreprises de transport aérien ont le droit de déterminer les modalités de leur assistance en escale et de collaborer avec d'autres services de transport (article 11).

Les autres articles concernent les droits de douane et d'accises (article 12), la capacité (article 13), l'approbation des programmes d'exploitation (article 14), la rupture de charge et le partage de codes (article 15), les tarifs (article 16), le personnel (article 17), et les ventes et recettes (article 18).

Enfin, l'accord comprend un certain nombre de dispositions finales générales en matière d'échange d'information (article 19), de consultations (article 20), de règlements des différends les parties (article 21), de modifications (article 22), de dénonciation (article 23) et d'enregistrement (article 24) de l'accord et de l'entrée en vigueur (article 25).

III. Caractère mixte

Depuis fin 2007, les accords aériens bilatéraux négociés par notre pays sont encore paraphés au niveau administratif à la fin des négociations, mais ils ne sont plus signés, et ce suite à une divergence de points de vue concernant le caractère des accords aériens bilatéraux (mixtes ou non) et la procédure à suivre en vue de la signature.

procedure met het oog op de ondertekening.

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

De Werkgroep Gemengde verdragen (WGGV), adviesorgaan van ICBB, nam op 16 februari 2017 akte van de beslissing van de ICBB om de voorliggende akkoorden als gemengd te beschouwen. Zowel de federale overheid als de gewesten worden respectievelijk bevoegd geacht.

Artikelen 10 (gebruikersvergoedingen) en 11 (grondafhandeling) hebben direct of indirect betrekking op de bevoegdheden van de gewesten, in het bijzonder deze vermeld in art. 6, §1, X, 7° BWHI (*'de uitrusting en uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal'*).

De opname in de overeenkomst van deze bepalingen wordt opgelegd door de EU, maar doen geen bijkomende verplichtingen voor de gewesten ontstaan.

De Minister-Voorzitter belast met Huisvesting en Stadsvernieuwing, Territoriale Ontwikkeling, Veiligheid en Preventie, Toerisme, Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang

Lors de sa réunion du 15 février 2017, la Conférence interministérielle de Politique étrangère (CIPE) a accepté qu'un certain nombre d'accords aériens bilatéraux paraphés au nom du Royaume de Belgique soient uniquement signés par l'autorité fédérale à condition que ces accords, après signature, soient considérés comme des traités mixtes.

Le groupe de travail traités mixtes (GTTM), organe consultatif de la CIPE, prenait acte le 16 février 2017 de la décision de la CIPE de considérer les présents accords comme des traités mixtes. Tant l'autorité fédérale que les régions sont respectivement considérées comme étant compétentes.

Les articles 10 (droits d'utilisation) et 11 (assistance en escale) ont directement ou indirectement trait aux compétences des régions, en particulier celles mentionnées à l'art. 6, §1, X, 7° LSRI (*'l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National'*).

L'inclusion de ces dispositions dans l'accord est imposée par l'UE, mais ne crée pas d'obligations supplémentaires pour les régions.

Le Ministre-Président chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional

Rudi VERVOORT

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du Multilinguisme et de l'Image de Bruxelles

Sven GATZ

