

ROYAUME DE BELGIQUE



KONINKRIJK BELGIË

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République togolaise relatif au transport aérien, fait à Lomé le 13 juin 2019.

Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Togo betreffende het luchtvervoer, gedaan te Lomé op 13 juni 2019.

PHILIPPE,

FILIP,

ROI DES BELGES,

KONING DER BELGEN,

**A tous, présents et à venir,
Salut.**

**Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet.**

Sur la proposition de la ministre des Affaires étrangères et du ministre de la Mobilité,

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken en van de minister van Mobiliteit,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

La ministre des Affaires étrangères et le ministre de la Mobilité sont chargés de présenter, en Notre nom, à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

De minister van Buitenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam, bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

ARTICLE 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

ARTIKEL 1

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

ART. 2

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

ART. 3

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

Donné à

PAR LE ROI:

La ministre des Affaires étrangères,

ART. 2

De Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Togo betreffende het luchtvervoer, gedaan te Lomé op 13 juni 2019, zal volkomen gevolg hebben.

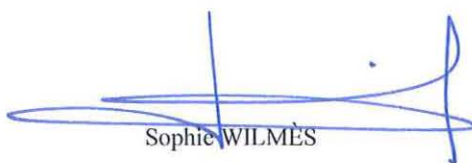
ART. 3

De wijzigingen aan de bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Togo betreffende het luchtvervoer, gedaan te Lomé op 13 juni 2019, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Buitenlandse Zaken,



Sophie WILMÈS

Le ministre de la Mobilité,

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

Ontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Togo betreffende het luchtvervoer, gedaan te Lomé op 13 juni 2019.

MEMORIE VAN TOELICHTING

SAMENVATTING VAN DE OVEREENKOMST

Het Koninkrijk België en de Republiek Togo hebben op 13 juni 2019 een nieuwe bilaterale overeenkomst betreffende het luchtvervoer ondertekend.

Deze overeenkomst wordt nu ter instemming voorgelegd aan de Kamer van volksvertegenwoordigers met het oog op haar ratificatie.

Op intern Belgisch niveau gaat het om een gemengd verdrag (federaal, gewesten).

Context en normatief kader van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten

Ondanks zijn symboolwaarde van vrijheid en oneindigheid is het luchtruim niet zo vrij als we het ons voorstellen.

Op juridisch vlak blijft het "luchtruim" het domein van de staten. Artikel 1 van het Verdrag van Chicago (7 december 1944), de hoeksteen van de gehele organisatie van de wereldwijde burgerluchtvaart, bepaalt dat *"elke Staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over de luchtruimte boven zijn grondgebied."*

De buitengewone ontwikkeling van het internationale luchtverkeer is mogelijk sindsdien, dankzij het sluiten van duizenden bilaterale overeenkomsten tussen alle landen ter wereld, waardoor de bediening van een land door de luchtvaartmaatschappijen van een ander land is toegestaan, op voorwaarde dat bepaalde regels worden nageleefd en dit op basis van het principe van wederkerigheid.

Deze overeenkomsten inspireren zich nog vandaag op het Verdrag van Chicago van 1944 en vooral op de aanbevelingen en normen van de ICAO (International Civil Aviation Organization), die door dit Verdrag werd opgericht.

De arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de open sky-rechtszaken hebben bepaalde bepalingen van deze bilaterale luchtvaartovereenkomsten aan de kaak gesteld (omdat ze met het communautair recht

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République togolaise relatif au transport aérien, fait à Lomé le 13 juin 2019.

EXPOSÉ DES MOTIFS

RÉSUMÉ DE L'ACCORD

Le Royaume de Belgique et la République togolaise ont signé, le 13 juin 2019, un nouvel accord bilatéral relatif au transport aérien.

Il est soumis aujourd'hui à l'assentiment de la Chambre des représentants en vue de sa ratification.

Au niveau interne belge, il s'agit d'un traité mixte (fédéral, régions).

Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

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

Sur le plan juridique, « l'espace aérien » reste le domaine des 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

niet overeenstemden) en hebben aanleiding gegeven tot de ontwikkeling van een extern beleid van de Europese Unie op het vlak van de burgerluchtvaart.

De lidstaten moeten dus rekening houden met deze nieuwe dimensie bij de ondertekening van nieuwe bilaterale overeenkomsten of moeten over de bestaande overeenkomsten opnieuw onderhandelen.

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Togo

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Togo die op 13 juni 2019 ondertekend werd, maakt deel uit van deze nieuwe reeks van luchtvaartovereenkomsten.

Deze overeenkomst werd gesloten en geparafeerd naar aanleiding van de overlegvergaderingen die op 27 en 28 mei 2010 te Brussel tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen (de FOD Mobiliteit en Vervoer voor België) werden gehouden.

Deze overeenkomst vervangt de eerdere bilaterale luchtvaartovereenkomst met de Republiek Togo die op 12 mei 1981 werd ondertekend.

Overeenkomstig artikel 167 van de Grondwet wordt deze overeenkomst nu voorgelegd ter instemming aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

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

Het gaat om:

- **de volgende aspecten voor de overeenkomstsluitende partijen:**

de bewijzen van luchtwaardigheid; de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen; de toepassing van de wetten en voorschriften; de samenwerking inzake beveiliging; de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen; de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen waarbij België verplicht rekening moet houden met het Europese begrip van communautaire luchtvaartmaatschappij zoals bedoeld in de arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen; de vergunning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn; de gebruiksvergoedingen (luchthavens en luchtvaartvoorzieningen); de douanerechten en accijnzen; de specifieke

communautaire) en 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.

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République togolaise

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République togolaise, signé le 13 juin 2019, fait partie de cette nouvelle lignée d'accords aériens.

Il a été conclu et paraphé, à la suite de Consultations Aéronautiques qui se sont tenues à Bruxelles, les 27 et 28 mai 2010 entre les autorités aéronautiques des deux pays (le SPF Mobilité & Transport pour la Belgique).

Il remplace l'accord aérien bilatéral conclu précédemment avec la République togolaise et signé le 12 mai 1981.

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

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

aspecten eigen aan elke overeenkomst, namelijk: het overleg, de informatie-uitwisseling, de regeling van geschillen, de wijziging en de beëindiging van de overeenkomst, de registratie en de inwerkingtreding;

- de volgende aspecten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

de verlening van verkeersrechten, de grondaanhandeling, de capaciteit en de goedkeuring van de exploitatieprogramma's, de tarieven, de verkoop, de inkomsten en de vertegenwoordiging van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, de verandering van vliegtuigtype en de codesharingregelingen.

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

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

De luchtvaartmaatschappij Sabena Airlines vloog van 1986 tot 2001 naar Togo. Daarna werd de route door Brussels Airlines geëxploiteerd. Deze luchtvaartmaatschappij wenste een herziening van de luchtvaartovereenkomst van 1981 juist op het moment dat de Commissie der lidstaten vroeg om hun luchtvaartovereenkomsten met het communautair recht te doen overeenstemmen. De nieuwe bepalingen van deze luchtvaartovereenkomst bieden Brussels Airlines de gelegenheid om vluchten uit te voeren in een adequater juridisch kader conform het communautair recht en om haar activiteiten op het Afrikaanse continent te ontplooiën. Ze bieden ook de mogelijkheid aan andere Belgische of Togolese vervoerders om vluchten tussen beide landen uit te voeren.

Deze overeenkomst verbindt niet persoonlijk de burger en heeft geen impact op de staatsbegroting.

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

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.

La compagnie aérienne Sabena Airlines a assuré la desserte du Togo de 1986 à 2001. Cette exploitation a été reprise par la suite par Brussels Airlines. Cette dernière souhaitait la réactualisation de l'accord aérien de 1981 au moment où, de son côté, la Commission enjoignait les Etats membres à rendre leurs accords aériens bilatéraux compatibles avec le droit communautaire. Les nouvelles dispositions contenues dans cet accord permettent à Brussels Airlines d'assurer des vols dans un cadre juridique plus approprié, conforme au droit communautaire, mais aussi répondant mieux à ses perspectives de développement sur le continent africain. Elles offrent également la possibilité à d'autres transporteurs belges ou togolais d'assurer des liaisons entre les deux pays.

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

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

De inhoud van de overeenkomst

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

In casu vervangt deze nieuwe bilaterale overeenkomst de luchtvaartovereenkomst die op 12 mei 1981 werd ondertekend.

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

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

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

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

Artikel 4 legt uit hoe een luchtvaartmaatschappij kan worden aangewezen en bepaalt aan welke voorwaarden ze moet voldoen. Dit artikel houdt rekening met de Europese voorschriften waarbij de Lidstaten de aanwijzing niet tot de nationale luchtvaartmaatschappijen mogen beperken. De nadruk wordt gelegd op het communautair aspect en meer bepaald op het begrip van "vestigingsrecht". België is aldus gemachtigd, conform de Europese wetgeving, om een of meer dan een communautaire luchtvaartmaatschappij aan te wijzen, voor zover ze in België is gevestigd. Togo daarentegen verwijst, voor wat betreft de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen, naar de wetgeving die in de UEMOA (Union économique et monétaire ouest-africaine) van toepassing is en waarvan Togo lid is.

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

Artikel 6 stelt dat alle wetten en regels van elke overeenkomstsluitende partij bij binnenkomst van, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of

EXAMEN ARTICLE PAR ARTICLE

Le contenu de l'accord

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

Il s'agit en l'espèce d'un nouvel accord bilatéral aérien remplaçant celui du 12 mai 1981.

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

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

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

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

L'article 4 explicite la manière de désigner une entreprise de transport aérien et les conditions auxquelles cette dernière doit répondre. Cet article tient compte des prescrits européens interdisant, pour les 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 Togo fait, de son côté, référence, pour la désignation d'entreprises de transport aérien à la législation applicable dans la zone UEMOA (Union économique et monétaire ouest-africaine) à laquelle elle appartient.

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

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

vracht, van toepassing blijven. Ze moeten zonder enige discriminatie worden toegepast.

Artikel 7 waarborgt de wederzijdse erkenning van de bewijzen van luchtwaardigheid, van de bewijzen van geschiktheid en van de vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de wetgeving en de regels van een van de overeenkomstsluitende partijen. Het definieert ook de veiligheidsnormen in verband met de bemanningen, de luchtvaartuigen en hun exploitatie en de manier waarop een van de overeenkomstsluitende partijen op haar grondgebied een platforminspectie van een luchtvaartuig van de andere overeenkomstsluitende partij mag uitvoeren. Elke overeenkomstsluitende partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere overeenkomstsluitende partij op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste overeenkomstsluitende partij tot de conclusie komt dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie.

Artikel 8 bevestigt de verplichting om de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen te beveiligen. De overeenkomstsluitende partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar. Er wordt herinnerd aan de wetten, reglementen en internationale verdragen voor de vrijwaring van de veiligheid van de passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en diensten.

Artikel 9 bepaalt dat de gebruiksvergoedingen die op het grondgebied van de ene overeenkomstsluitende partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere overeenkomstsluitende partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen niet hoger mogen zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van eerstbedoelde overeenkomstsluitende partij voor soortgelijke internationale diensten.

Artikel 10 kent aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht toe, op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, haar eigen grondafhandeling te doen, of de grondafhandeling aan een erkende dienstverlener uit te besteden. Indien de zelfafhandeling beperkt of uitgesloten zou zijn of bij gebrek aan concurrerende verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet discriminerende wijze.

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

d'équipage et du fret restent d'application. Elles devront être exercées sans discrimination.

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

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

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

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

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

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

Artikel 13 stelt dat van vliegtuigtype mag veranderd worden op alle gedeeltes van de routes en dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van om het even welke nationaliteit codesharingsregelingen kunnen afsluiten, voor zover ze over de nodige verkeersrechten op die routes beschikken.

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

Artikel 15 staat toe dat geëxpatrieerd personeel op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, op basis van wederkerigheid, mag worden ingezet. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel van om het even welke nationaliteit of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij werkzaam is en die toestemming heeft zodanige diensten te verrichten.

Artikel 16 verleent het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij te verkopen. Dit artikel verleent ook het recht om het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen maatschappijen op dat grondgebied over te maken. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zijn ook vrijgesteld op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende partij, van enigerlei belasting op inkomens of baten alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

Artikel 17 waarborgt de uitwisseling van informatie tussen de overeenkomstsluitende partijen (vergunningen, bewijzen, enz.).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 23 bepaalt dat elk van de overeenkomstsluitende partijen langs diplomatieke weg de andere overeenkomstsluitende partij zal inlichten over het volbrengen van haar grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

De **bijlage** ("Routetabel") bepaalt de punten (luchthavens) waaruit, via en waarnaar (in het overeenkomstsluitende land of elders) elke aangewezen luchtvaartmaatschappij luchtdiensten overeenkomstig de voorwaarden die in de overeenkomst werden vastgelegd, kunnen uitvoeren.

Beide overeenkomstsluitende partijen mogen dus, overeenkomstig deze bijlage, vanuit en naar elke Belgische of Togolese luchthaven luchtdiensten exploiteren. Tussenvallende punten en verder gelegen punten kunnen ook vrij gekozen worden.

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.

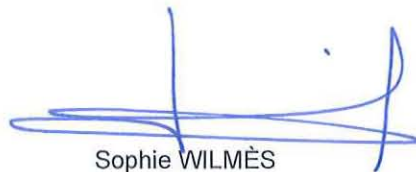
L'**article 23** établit que chaque Partie Contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de l'Accord.

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

De minister van Buitenlandse Zaken,

La ministre des Affaires étrangères,



Sophie WILMÈS

De minister van Mobiliteit,

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE
BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE
TOGOLAISE
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

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

Ci-après désignés « les Parties » ;

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

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

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

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

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER DEFINITIONS

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

- a) Le terme **"Convention"** signifie la Convention relative à l'Aviation Civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toutes annexes adoptées en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient produit leurs effets pour les deux Parties ou aient été ratifiées par celles-ci ;
- b) Le terme **"Accord"** signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée ;
- c) Le terme **"Autorités aéronautiques"** signifie dans le cas de la République Togolaise, le Ministère en charge de l'Aviation Civile et, dans le cas de la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités ;
- d) Les termes **"Territoire"**, **"Service aérien"**, **"Service aérien International"**, **"Entreprise de transport aérien"** et **"Escale non commerciale"** ont respectivement les significations qui leur sont attribuées dans les Articles 2 et 96 de la Convention ;
- e) Le terme **"Entreprise de transport aérien désignée"** signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles 3 et 4 du présent Accord ;
- f) Le terme **"Services convenus"** signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord ;
- g) Le terme **"Tarifs"** signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier ;
- h) Le terme **"Rupture de charge"** signifie l'exploitation de l'un des services convenus d'une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section ;

- i) Les termes "équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange", ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention ;
- j) Les références faites dans le présent Accord aux ressortissants du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux ressortissants des Etats Membres de l'Union Européenne ;
- k) Les références faites dans le présent Accord aux entreprises de transport aérien désignées du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique ;
- l) Les références faites dans le présent Accord aux « traités UE » s'entendent comme celles faites au Traité sur l'Union Européenne ainsi qu'au Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne ;
- m) Les références faites dans le présent Accord à l'UEMOA s'entendent comme celles faites à l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine.

ARTICLE 2 OCTROI DE DROITS

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

ARTICLE 3
DESIGNATION POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES

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

ARTICLE 4
AUTORISATION D'EXPLOITATION DES SERVICES

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties aux termes de l'Article 3 du présent Accord, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées, pour autant que :
 - I. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique :
 1. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire belge en vertu des traités UE et possède une licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'Union Européenne et ;
 2. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'Union Européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'Autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
 - II. dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Togo :
 1. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire du Togo en vertu du Traité instituant l'UEMOA et possède une licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'UEMOA et ;
 2. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'Autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.

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

ARTICLE 5

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

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

- a) Si les entreprises en cause ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces Autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux ;
- b) Si dans l'exploitation des services, les entreprises en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord ;
- c) Si les entreprises en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie ;
- d) I. si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique :

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

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

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

1. L'entreprise de transport aérien désignée n'est pas établie sur le territoire du Togo en vertu du Traité instituant l'UEMOA et ne possède pas une licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'UEMOA ; ou
 2. Le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.
2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie, conformément à l'Article 18 du présent Accord.

ARTICLE 6

APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS

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

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

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

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

ARTICLE 7

CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES, ET SECURITE

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

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

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

3. Chaque Partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.
4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties découvre que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, la première Partie avisera l'autre Partie de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).
5. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte de la ou les compagnies aériennes d'une des Parties, en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet Article "inspection sur l'aire de trafic"), par les représentants autorisés de cette autre Partie, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.
6. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à :
 - a) Des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou
 - b) Des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effective de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention de Chicago,

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

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef, exploité par ou pour le compte d'une compagnie aérienne d'une Partie, pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 5 ci-dessus est refusé par un représentant de cette compagnie aérienne, l'autre Partie est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.
8. Chacune des Parties se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre Partie dans le cas où l'une des Parties parvient à la conclusion à la suite, d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou de toute autre manière, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.
9. Toute mesure appliquée par une Partie en conformité avec les paragraphes 4 et 8 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

ARTICLE 8

SURETE DE L'AVIATION

1. Les Parties réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.
2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.

3. Les Parties se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des aéroports, et tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation et qui lie les Parties.
4. Les Parties dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux dites Parties ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principale de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire ou, dans le cas du Royaume de Belgique, des exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des traités UE et ayant des licences d'exploitation valides conformément à la législation de l'Union Européenne, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
5. Chaque Partie s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.
6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

RD

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

ARTICLE 9

DROITS D'UTILISATION

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

ARTICLE 10

ASSISTANCE EN ESCALE

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

DROIT DE DOUANE ET D'ACCISES

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

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

ARTICLE 12 CAPACITE

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

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

ARTICLE 13

RUPTURE DE CHARGE ET PARTAGE DE CODES

1. Sur tous secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'avion utilisé en n'importe quel point de la route.
2. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en opérant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe, conclure des arrangements de partages de codes avec une entreprise de transport aérien quelle que soit sa nationalité, pour autant que cette entreprise de transport aérien détienne les droits de trafic nécessaires sur cette route.

ARTICLE 14

TARIFS

1. Les Parties autoriseront qu'un ou des tarifs sur l'une des routes spécifiées dans l'Annexe soient établis par chacune des entreprises de transport aérien désignées.
2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service et l'intérêt des usagers.
3. Sans préjudice de l'application des dispositions des précédents paragraphes du présent Article, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

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

ARTICLE 15 PERSONNEL

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

ARTICLE 16 VENTES ET RECETTES

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

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

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

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

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

ARTICLE 17

ECHANGE D'INFORMATIONS

1. Les Autorités aéronautiques des deux Parties échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination, à travers ou en provenance du territoire de l'autre Partie, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les ordres d'exemption, et les tableaux de services autorisés.
2. Chaque Partie veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent, à toute demande, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus, de même que toute information utile.

ARTICLE 18

CONSULTATIONS

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

ARTICLE 19

REGLEMENTS DES DIFFERENDS

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

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

4. Les Parties s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent Article.
5. Si l'une des Parties ne s'y conforme pas, l'autre Partie pourra appliquer l'Article 5 du présent Accord.
6. Les frais d'arbitrage seront partagés à parts égales entre les Parties.

ARTICLE 20

MODIFICATIONS

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

ARTICLE 21

DENONCIATION

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

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

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

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

ARTICLE 22

ENREGISTREMENT

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

ARTICLE 23

ENTREE EN VIGUEUR

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

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

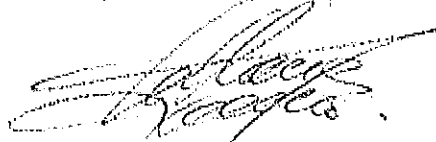
Dès son entrée en vigueur, le présent Accord abroge et remplace l'Accord signé à Bruxelles, le 12 mai 1981, entre la République togolaise et le Royaume de Belgique relatif aux transports aériens.

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

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

POUR LE GOUVERNEMENT DU
ROYAUME DE BELGIQUE,

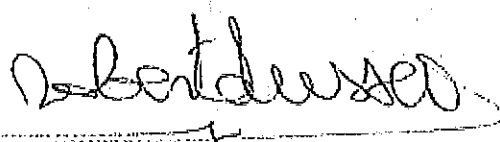
l'Ambassadeur Extraordinaire et
Plénipotentiaire de Belgique
près la République togolaise



S.E.M. Xavier LEBLANC

POUR LE GOUVERNEMENT DE
LA REPUBLIQUE TOGOLAISE,

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



S.E.Prof. Robert DUSSEY

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de la République Togolaise

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

2. Routes de la Belgique

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

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

OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE REGERING VAN DE REPUBLIEK TOGO
BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

enerzijds

en

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK TOGO

anderzijds

Hierna “de Partijen” genoemd;

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op zeven december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld;

Zich bewust van de beperkingen van de Overeenkomst voor luchtvervoer op 12 mei 1981 te Brussel ondertekend door de beide Partijen;

Verlangende de Overeenkomst van 12 mei 1981 te vervangen door een nieuwe overeenkomst aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen van de luchtvaartmarkt, volledig in overeenstemming met het internationaal recht;

Verlangende de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen,

Zijn overeengekomen als volgt:

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij de context anders vereist:

- a) de uitdrukking “Verdrag” betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke Bijlage die krachtens Artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens Artikel 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen uitwerking hebben voor beide Partijen of door hen bekrachtigd werden;
- b) de uitdrukking “Overeenkomst” betekent deze Overeenkomst, met haar Bijlage en alle wijzigingen daaraan;
- c) de uitdrukking “Luchtvaartautoriteiten” betekent voor België, de Federale Openbare Dienst Mobiliteit en Vervoer, en voor de Republiek Togo, het Ministerie belast met de Burgerluchtvaart of, in beide gevallen, iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de uitdrukkingen “Grondgebied”, “Luchtdienst”, “Internationale Luchtdienst”, “Luchtvaartmaatschappij” en “Landing voor andere dan verkeersdoeleinden” hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de Artikelen 2 en 96 van het Verdrag;
- e) de uitdrukking “Aangewezen luchtvaartmaatschappij” betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd is in overeenstemming met de Artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- f) de uitdrukking “Overeengekomen diensten” betekent de geregelde diensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- g) de uitdrukking “Tarieven” betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht alsook de voorwaarden die erop van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor agentschapsdiensten en andere hulpdiensten, maar met uitsluiting van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- h) de uitdrukking “Verandering van vliegtuigtype” betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten op een deel van de route, met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan deze gebruikt op een ander deel van de route worden ingezet;

- i) de uitdrukkingen “boorduitrustingsstukken”, “gronduitrusting”, “boordproviand” en “reserveonderdelen” hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag;
- j) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar onderdanen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de onderdanen van de Lidstaten van de Europese Unie;
- k) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar “luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België” dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België werden aangewezen;
- l) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar “EU-verdragen” dienen te worden verstaan als verwijzingen naar het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
- m) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar “UEMOA” dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de “Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine”.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke Partij verleent aan de andere Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:
 - a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b) om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
 - c) 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, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de in het eerste lid van dit Artikel genoemde rechten wordt geacht aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Partij, passagiers, vracht of post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor het exploiteren van diensten

1. Elke Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Partij omschreven routes.
2. Elke Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van de diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een van de Partij ingevolge Artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij, met inachtneming van haar wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen, de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor deze luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen, voor zover:
 - I. in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 1. dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op Belgisch grondgebied op grond van de EU-Verdragen en beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Europese Unie en;
 2. dat een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van haar bewijs luchtvaartexploitant en dat de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing;
 - II. in het geval van een door de Republiek Togo aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 1. dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van Togo overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de UEMOA en dat zij overeenkomstig de wetgeving van de UEMOA een geldige exploitatievergunning bezit, en
 2. dat een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de UEMOA die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant en dat de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing.
2. Na ontvangst van deze vergunningen mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten aanvangen, mits de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en voor zover de tarieven volgens het bepaalde in Artikel 14 van deze Overeenkomst worden vastgesteld en de diensten met luchtvaartuigen die ten minste conform zijn de bepalingen van de Bijlage 16, boekdeel 1, tweede deel, hoofdstuk III (derde editie, juli 1993) van het Verdrag worden uitgevoerd.

ARTIKEL 5

Intrekking of opschorting van de vergunning tot exploitatie van diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Partij hebben het recht de in artikel 4 van deze Overeenkomst vermelde vergunningen aan de door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, deze in te trekken, op te schorten of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden:
 - a) indien de betrokken maatschappijen niet kunnen aantonen dat ze in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;
 - b) indien de betrokken maatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
 - c) indien de betrokken maatschappijen de wetten en voorschriften van die Partij niet naleven;
 - d) I. in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 1. indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van België op grond van de EU-Verdragen of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Europese Unie; of
 2. er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het afleveren van het bewijs luchtvaartexploitant, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing.
- II. in het geval van een door de Republiek Togo aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 1. indien de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van Togo overeenkomstig het UEMOA-Verdrag en geen geldige exploitatievergunning bezit overeenkomstig de wetgeving van de UEMOA; of

2. er geen daadwerkelijk reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend of in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de UEMOA die verantwoordelijk is voor het afleveren van het bewijs luchtvaartexploitant, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing.
2. De in het eerste lid van dit Artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij overeenkomstig Artikel 18 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie en het vliegen met zulke luchtvaartuigen, dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij bij het binnenkomen in, het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Partij.
2. De wetten en voorschriften van de ene Partij betreffende binnenkomst, vertrek, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine, dienen door de aangewezen maatschappijen van de andere Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post in doorreis te worden nageleefd bij het binnenkomen in, of verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van deze Partij.

De passagiers op doorreis over het grondgebied van één der Partijen worden enkel aan een vereenvoudigde controle onderworpen.

Deze bepaling zal niet van toepassing zijn wanneer de passagier op doorreis is naar een bestemming gelegen in een Staat, die Partij is bij de Overeenkomst ter uitvoering van het Akkoord van Schengen van 14 juni 1985.

3. Geen van beide Partijen mag haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappijen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit Artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 7

Bewijzen, vergunningen en veiligheid

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de in het eerste lid van dit Artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 18 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, opschorting of wijziging van de vergunningen tot exploitatie).
3. Elke Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Partij aangenomen veiligheidsnormen in alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan. Dit overleg zal plaatsvinden binnen 30 dagen na dat verzoek.
4. Indien de ene Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Partij de andere Partij in kennis van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien deze andere Partij nalaat binnen 15 dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere termijn adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, opschorting of wijziging van de exploitatievergunningen).
5. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of krachtens een huur- of bevrachtingscontract, voor rekening van de

luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Partij op diensten naar of van het grondgebied van de andere Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van deze andere Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit Artikel platforminspectie genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.

6. Indien een platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:

a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of

b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,

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

7. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of voor rekening van een luchtvaartmaatschappij van de ene Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 5 hierboven door de vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij geweigerd wordt, staat het de andere Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 6 hierboven ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.

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

9. Elke maatregel van een Partij genomen in overeenstemming met lid 4 en lid 8 hierboven wordt opgeheven zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, een integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart, te voorkomen.
3. De Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montréal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchthavens alsook de bepalingen van eender welk ander multilateraal verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart, die de Partijen verbindt.
4. De Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor hun exploitatie of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben of, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten die op zijn grondgebied gevestigd zijn krachtens de EU-Verdragen en die een geldige exploitatievergunning hebben in overeenstemming met de wetgeving van de Europese Unie, alsook de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.
5. Elke Partij verbindt er zich toe de door de andere Partij voorgeschreven beveiligingsmaatregelen bij het binnenkomen op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht, voor het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers, teneinde aan een bijzondere dreiging het hoofd te bieden.

6. Wanneer zich een geval of dreiging van geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, verlenen de Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.
7. Wanneer een Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit Artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Gebruiksvergoedingen

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.
2. Elke Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken, waar mogelijk via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Alle voorstellen tot wijziging van de gebruiksvergoedingen moeten binnen een redelijke termijn ter kennis worden gebracht, teneinde de gebruikers in staat te stellen hun mening kenbaar te maken vooraleer wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 10

Grondafhandeling

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

ARTIKEL 11

Douanerechten en accijnzen

1. Elke Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij, vrij van importbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectievergoedingen en andere nationale, regionale en plaatselijke taksen en rechten op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die de overeengekomen diensten exploiteren, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappijen voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat kosteloos door die aangewezen luchtvaartmaatschappijen wordt verspreid.
2. De bij dit Artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit Artikel genoemde goederen, ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
 - a) worden ingevoerd in het grondgebied van één Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij, op voorwaarde dat ze niet worden vervreemd binnen het grondgebied van de eerstbedoelde Partij;
 - b) aan boord worden gehouden van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Partij;
 - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Partijen op het grondgebied van de andere Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één der Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Partij slechts uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dergelijk geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip dat ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere taksen.
5. De bij dit Artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Partij afspraken hebben gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij die ook van zulke vrijstellingen vanwege de andere Partij geniet, ter zake van het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Partij van de goederen vermeld in lid 1 van dit Artikel.

ARTIKEL 12

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Partijen rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij, teneinde de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of op een deel daarvan onderhouden, niet op onrechtmatige wijze te treffen.
3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes, en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen van eindbestemming van het verkeer.
4. Vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:
 - a) de vervoereisen naar en van het grondgebied van de Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
 - b) de vervoereisen van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met de andere vervoerdiensten ingericht door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten van dit gebied; en
 - c) de eisen welke de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.
5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen leggen de exploitatieprogramma's uiterlijk 30 dagen vóór het aanvangen van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de twee Partijen. Deze exploitatieprogramma's omvatten onder meer de aard van de diensten, het type van luchtvaartuig, de frequentie van de diensten en de dienstregeling. Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen. In bijzondere gevallen kunnen die autoriteiten instemmen met een kortere termijn.

ARTIKEL 13

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

1. Voor alle gedeeltes van de respectieve routes, mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij gedurende een ononderbroken vlucht van vliegtuigtype veranderen op elk punt van de route.
2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag bij het uitvoeren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, regelingen afsluiten met betrekking tot gedeelde vluchtcodes met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit, voor zover deze luchtvaartmaatschappij de nodige verkeersrechten op deze route heeft.

ARTIKEL 14

Tarieven

1. De Partijen staan toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op één der in de Bijlage omschreven routes een tarief of tarieven vaststelt.
2. De tarieven voor vervoer voor de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en het belang van de gebruikers.
3. Onverminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit Artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de secties van de overeengekomen diensten waar zij vijfdevrijheidsverkeersrechten uitoefenen, hetzelfde tarief bieden als de luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierdevrijheidsrechten uitoefenen op die secties.

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen die vijfdevrijheidsrechten uitoefenen mogen geen lagere tarieven noch minder beperkende tariefvoorwaarden toepassen dan gezegde luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierdevrijheidsrechten uitoefenen.

ARTIKEL 15

Personeel

1. Op basis van wederkerigheid mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Partij op het grondgebied van de andere Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.
2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel van om het even welke nationaliteit of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.
3. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Partij, op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd, de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit Artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.
4. In de mate waarin de nationale wetgevingen zulks toestaan zien beide Partijen ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

ARTIKEL 16

Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Partij rechtstreeks of, indien zij dit verkiest, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zodanig vervoer te verkopen in de valuta van dat grondgebied of naar goeddunken in vrij inwisselbare valuta's van andere landen.

Elke persoon is vrij zodanig vervoer te kopen in door die luchtvaartmaatschappij voor de verkoop aanvaarde valuta's .

2. Elke Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen luchtvaartmaatschappijen op haar grondgebied. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij de aanvraag tot overmaking indienen. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.
3. Elke Partij verleent op basis van wederkerigheid aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of baten door deze luchtvaartmaatschappijen verkregen op het grondgebied van de eerste Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal .

Deze bepaling is niet van toepassing wanneer tussen de twee Partijen een overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een zodanige vrijstelling voorziet.

ARTIKEL 17

Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van beide Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Partij, met inbegrip van kopieën van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.
2. Elke Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Partij, op hun verzoek, de statistieken bezorgen betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten, alsook alle nuttige informatie.

ARTIKEL 18

Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Partijen plegen van tijd tot tijd overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren inzake alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.
2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek in die zin, tenzij de Partijen anderszins overeenkomen.

ARTIKEL 19

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.
2. Indien de Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie leden.
3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt: elke der Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Partij, via diplomatieke weg van de andere Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen het daaraan aansluitende tijdvak van zestig (60) dagen. De derde scheidsrechter zal een onderdaan zijn van een derde Staat; hij zal optreden als voorzitter van het scheidsgerecht en de plaats bepalen waar dit zal zetelen.

Indien een der Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter aan te wijzen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsrechter of eventueel scheidsrechters te benoemen.

4. De Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit Artikel tot stand gekomen beslissing na te komen.

Als één der Partijen in gebreke blijft zodanige beslissing na te leven, geeft dit de andere Partij grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten van het Scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Partijen worden gedragen.

ARTIKEL 20

Wijzigingen

1. Indien één van beide Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Partij om overleg verzoeken. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.
2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt dat beide Partijen bindt, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit Artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van dit multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.
3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.
4. Beide Partijen komen overeen dat de Routetabel in de Bijlage kan aangepast worden door een administratieve regeling, met het akkoord van de luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 21

Beëindiging

1. Elk der Partijen kan te allen tijde de andere Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming vóór het einde van deze termijn wordt ingetrokken.

Indien de andere Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 22

Registratie

Deze Overeenkomst en alle eraan aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 23

Inwerkingtreding

Elk van de Partijen zal langs diplomatieke weg de andere Partij inlichten over het volbrengen van de grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst.

De Overeenkomst treedt in werking de eerste dag van de maand die volgt op de datum van de laatste kennisgeving.

Zodra deze overeenkomst van kracht wordt, annuleert en vervangt ze de Overeenkomst voor luchtvervoer ondertekend te Brussel op 12 mei 1981 tussen de Republiek Togo en het Koninkrijk België.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, onderhavige Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Lomé, op 13 juni 2019, in twee exemplaren, in de Franse taal

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK BELGIË,

VOOR DE REGERING VAN DE
REPUBLIEK TOGO,

ROUTETABEL

1. Routes van België

Punten in België	Tussenliggende punten	Punten in Togo	Verder gelegen punten
Alle punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

2. Routes van Togo

Punten in Togo	Tussenliggende punten	Punten in België	Verder gelegen punten
Alle punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen mogen op de overeengekomen routes, bij onverschillig welke vlucht, één of meerdere punten weglaten of ze in een andere volgorde bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst op het grondgebied van de Partij die ze heeft aangewezen, is gelegen.