

Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République démocratique du Congo relatif aux services de transport aérien, fait à Kinshasa le 02 février 2013

Le Gouvernement de la Région wallonne,

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

Après délibération,

ARRÊTE :

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

Article 1^{er}

L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République démocratique du Congo relatif aux services de transport aérien, fait à Kinshasa le 02 février 2013, sortira son plein et entier effet.

Article 2

Sous réserve du troisième alinéa, les modifications à l'Accord, adoptées en application de l'article 22, paragraphes 1 et 3, de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République démocratique du Congo relatif aux services de transport aérien, fait à Kinshasa le 02 février 2013, sortiront leur plein et entier effet.

Le Gouvernement wallon notifie au Parlement tout projet de modification de l'Accord, tel que visé au premier alinéa.

Dans un délai de trois mois suivant la communication du Gouvernement visée à l'alinéa 2, le Parlement peut s'opposer à ce qu'une modification de l'Accord au sens de l'alinéa 1er, sorte son plein et entier effet.

Article 3

Sous réserve du troisième alinéa, les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 22, paragraphe 4, de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de

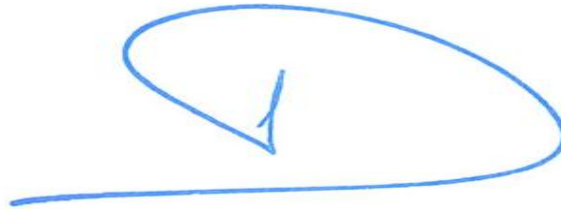
Belgique et le Gouvernement de la République démocratique du Congo relatif aux services de transport aérien, fait à Kinshasa le 02 février 2013, sortiront leur plein et entier effet.

Le Gouvernement wallon notifie au Parlement tout projet de modification de l'Accord, tel que visé au premier alinéa.

Dans un délai de trois mois suivant la communication du Gouvernement visée à l'alinéa 2, le Parlement peut s'opposer à ce qu'une modification de l'Accord au sens de l'alinéa 1er, sorte son plein et entier effet.

Namur, le

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



ADRIEN DOLIMONT

**Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du
Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République démocratique du Congo relatif
aux services de transport aérien, fait à Kinshasa le 02 février 2013**

Exposé des motifs

A. Contexte et objet de l'Accord

Le Royaume de Belgique et la République Démocratique du Congo ont signé, le 2 février 2013, un nouvel accord relatif au transport aérien. Il est soumis aujourd'hui à l'assentiment des Assemblées parlementaires en vue de sa ratification.

Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

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

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

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

Les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), dits « Ciel ouvert », ont toutefois remis en cause certaines dispositions de ces accords aériens bilatéraux (celles qui se sont révélées non compatibles avec le droit communautaire) et fait émerger la mise en place d'une politique extérieure de l'aviation de l'Union européenne. Depuis lors, tous les accords aériens bilatéraux renégociés ou conclus par les Etats Membres doivent tenir compte de cette dimension nouvelle.

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République démocratique du Congo

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et la République Démocratique du Congo, signé le 2 février 2013, 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 Kinshasa, les 7 et 8 décembre 2012 entre les autorités aéronautiques des deux pays (le SPF Mobilité & Transport pour la Belgique).

Il remplace l'accord aérien bilatéral du 10 septembre 1965 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéroportuaire ou des besoins des parties prenantes.

Il a été signé le 2 février 2013 par le Secrétaire d'Etat à l'Environnement, l'Energie et la Mobilité pour le compte la Belgique et est, en application de l'article 167 de la Constitution, aujourd'hui présenté à l'assentiment des Assemblées parlementaires.

Ses dispositions, applicables aux Parties Contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le « Tableau des routes » annexé à cet accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit :

- pour les parties contractantes, essentiellement des aspects: certificats de navigabilité; brevets d'aptitudes et licences; application des lois et règlements; collaboration en matière de sûreté; exigences en matière de sécurité des aéronefs; désignation qui, pour la Belgique, exige obligatoirement la prise en compte de la notion européenne de transporteur communautaire rappelée par les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE); autorisation, révocation ou suspension d'exploitation ainsi que tous les aspects qui y sont attachés; redevances d'usage (aéroports et installations de navigation aérienne); droits de douane et accises; aspects plus formalistes tels que: la consultation, l'échange d'information, les procédures de règlement des différends, la modification et dénonciation de l'accord, l'enregistrement, l'entrée en vigueur ;
- pour, et au profit des compagnies aériennes désignées, essentiellement des aspects : octroi des droits de trafic ; assistance en escale ; capacité et approbation des programmes d'exploitation ; tarifs ; ventes et recettes ainsi que représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre Partie Contractante ; rupture de charge et accords de partage de codes.

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

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

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.

B. Le contenu de l'Accord

L'accord se compose d'un dispositif rappelant que les contractants sont Parties à la Convention de Chicago de 1944 (relative à l'Aviation Civile internationale) et désireuses de conclure un nouvel accord remplaçant celui signé le 10 septembre 1965. Il est suivi de 25 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'escale et de transit, droit de débarquer et d'embarquer des passagers. Le droit de cabotage est en revanche 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 elle 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 ses obligations européennes, à désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien communautaires dès lors que ces dernières sont établies en Belgique. Le Congo fait, de son côté, uniquement référence au droit applicable en République Démocratique du Congo pour la désignation de ses entreprises de transport aérien.

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

L'**article 6 rappelle** que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante relatives à l'entrée, à la sortie, au transit ou au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application. Elles devront être exercées sans discrimination.

L'**article 7** assure la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des parties contractantes.

L'**article 8** définit les normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation ainsi que la manière dont l'une des Parties contractantes

peut effectuer, sur son territoire, une inspection au sol d'un aéronef de l'autre Partie contractante. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante si elle parvient à la conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

L'**article 9** 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 10** 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.

L'**article 11** permet la pratique de l'auto-assistance sur le territoire de l'autre Partie ou le choix de sous-traiter ces services à l'une des entreprises autorisées à offrir ces services de manière concurrente. Dans tous les cas, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de manière non discriminatoire par rapport aux autres transporteurs aériens internationaux.

L'**article 12** définit les conditions d'application et d'exemption des droits de douane et d'accises.

L'**article 13** 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.

L'**article 14** précise que les programmes d'exploitation devront être soumis 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 15** 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 qu'elles détiennent les droits de trafic nécessaires sur cette route. Ces accords de partage de code sont soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques.

L'**article 16 autorise** la libre fixation des tarifs. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut librement établir ses tarifs, sous réserve et compte-tenu de certains éléments d'appréciation, que cela soit fait à des taux raisonnables. Ces tarifs sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques au moins 30 jours avant leur entrée en vigueur. Les conditions et modalités d'une éventuelle désapprobation de ces tarifs sont détaillées.

L'**article 17** autorise, sur base de réciprocité, l'affectation de personnel expatrié sur le territoire de l'autre Partie contractante. La question des permis de travail et visas d'emplois est traitée. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par leur propre personnel, quelle que soit sa nationalité, ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport

aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services.

L'**article 18 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. L'exemption de taxes et impôts sur les revenus et profits est soumise aux conventions fiscales bilatérales entre les deux pays.

L'**article 19** veille à assurer l'information mutuelle entre Parties Contractantes (autorisations, certificats, programmes, capacité, etc.).

L'**article 20** rappelle la possibilité pour les Autorités Aéronautiques de se consulter à tout moment moyennant préavis.

L'**article 21** établit la manière et les conditions dans lesquelles peuvent se régler d'éventuels différends.

L'**article 22** détermine la façon de procéder à certaines modifications de l'accord aérien.

L'**article 23** complète l'article précédent par les possibilités et modalités de dénonciation de l'accord.

L'**article 24** dispose que l'accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

L'**article 25** 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 lesquelles (dans le pays contractant ou au-delà) 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 et vers tout aéroport belge pour les deux Parties, mais seulement vers Kinshasa pour la partie belge. Les points intermédiaires et au-delà de la route sont à définir dans un Mémoire d'Entente.

C. Nature de la convention sur le plan interne

Lors de sa réunion du 15 février 2017, la Conférence interministérielle de Politique étrangère (CIPE) a accepté qu'un certain nombre d'accords aériens bilatéraux paraphés au nom du Royaume de Belgique soient uniquement signés par l'autorité fédérale à condition que ces accords, après signature, soient considérés comme des traités mixtes. Le groupe de travail traités mixtes (GTTM), organe consultatif de la CIPE, prenait acte le 16 février 2017 de la décision de la CIPE de considérer les présents accords comme des traités mixtes. Tant l'autorité fédérale que les régions sont respectivement considérées comme étant compétentes.

Dans son avis n° 57.108/VR du 10 mars 2015 pour l'avant-projet de loi d'assentiment pour le même accord, le Conseil d'État a identifié des compétences des régions en matière d'équipement et d'exploitation des aéroports et aérodromes publics, à l'exception de

l'aéroport de Bruxelles-National (article 6, &1^{er}, X, de la loi spéciale du 08 août 1980). Le Conseil d'État observe que les questions traitées aux articles 4,§2 (nuisances sonores), 10 (redevances d'usage), et 11 (assistance d'escale) relèvent notamment – au moins en partiellement – de la compétence des régions.

D. Commentaires des articles du décret d'assentiment

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Article 2

Cet article concerne les modifications à l'Accord.

Article 3

Cet article concerne les modifications à l'Annexe à l'Accord.

ACCORD

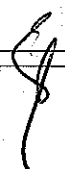
ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

RELATIF AU TRANSPORT AERIEN



**ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN**

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE,
d'une part,

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO,
d'autre part,

ETANT PARTIES à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 07 décembre 1944;

DESIREUX de conclure un nouvel accord, remplaçant celui signé le 10 septembre 1965 ainsi que toutes les modifications qui y ont été apportées ultérieurement;

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

SONT CONVENUS de ce qui suit:

7

Article 1 Définitions

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

- a) le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 07 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes 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 du Royaume de Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et, dans le cas de la République Démocratique du Congo, le Ministère des Transports et Voies de Communication ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- d) les termes "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les Articles 2 et 96 de la Convention;
- e) le terme "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles 3 et 4 du présent Accord;
- f) le terme "Services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;
- g) le terme "Tarifs" signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier;
- h) le terme "Rupture de charge" signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;
- i) les termes "équipement de bord, équipement au sol, provisions de bord, et 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 de l'UE » s'entendent comme celles faites au Traité sur l'Union Européenne ainsi qu'au Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne;
- m) le terme « Redevances d'usage » signifie les redevances imposées par les Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées en contrepartie de l'utilisation des aéroports et des installations de navigation aérienne et autres services y afférents.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par 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 Contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

Article 3

Désignation pour l'exploitation des services

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

Article 4 **Autorisation d'exploitation**

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes aux termes de l'Article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, 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:
 - a) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique:
 - l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire belge en vertu des traités de l'UE et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne et;
 - un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
 - b) Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République Démocratique du Congo:
 - l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire de la République Démocratique du Congo et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable en République Démocratique du Congo et;
 - la République Démocratique du Congo exerce un contrôle effectif et maintient un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien désignée.
 - c) Les dispositions énoncées aux articles 8 et 9 soient appliquées et mises en œuvre.
2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer, à tout moment, à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article 16 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 **Révocation, suspension, refus ou limitation de l'autorisation d'exploitation**

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'Article 4 du présent Accord à l'égard des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante:
 - a) si les entreprises en cause ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués 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 Contractante;
- d) 1)* Si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Royaume de Belgique:
- l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la Belgique en vertu des traités de l'UE ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit de l'UE; ou
 - le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.
- 2)* Si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République Démocratique du Congo:
- l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de la République Démocratique du Congo ou n'a pas obtenu une licence valable conformément au droit applicable en République Démocratique du Congo; ou
 - la République Démocratique du Congo n'exerce pas de contrôle effectif et ne maintient pas de contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien.
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 Contractante, conformément à l'Article 20 du présent Accord.

Article 6

Application des lois et règlements

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

Nonobstant les dispositions prévues dans la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985, les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire.

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à ses propres entreprises ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services 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.

G. Aérienne

Article 7

Reconnaissance des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et Licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des Parties Contractantes, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, la législation et la réglementation de l'Union Européenne, et qui sont toujours en cours de validité, sont reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à condition que lesdits certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés selon des normes équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la convention de Chicago.

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

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 20 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.

L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur ces questions justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.

Article 8

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie Contractante 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 Contractante. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.

7

2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante 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 Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie Contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie Contractante à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 5 du présent Accord (révocation, suspension, refus ou limitation de l'autorisation d'exploitation).
3. 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 Contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie Contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet Article "inspection sur l'aire de trafic"), par les représentants autorisés de cette autre Partie Contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.
4. 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 oeuvre effective de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention de Chicago,la Partie Contractante 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 validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago.
5. Dans le cas où l'accès à un aéronef, exploité par ou pour le compte d'une compagnie aérienne d'une Partie Contractante, pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3 ci-dessus est refusé par un représentant de cette compagnie aérienne, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 4 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.
6. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante dans le cas où l'une des Parties Contractantes 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.
7. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 2 et 6 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

8. Si le Royaume de Belgique a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de la République Démocratique du Congo en vertu de l'article 8 [sécurité] s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'exercice ou le maintien de normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation dudit transporteur aérien.

Article 9

Sûreté de l'aviation

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

Chaque Partie Contractante s'engage à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que:

- a) des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière;

- b) des mesures complémentaires puissent être prises, après concertation des autorités aéronautiques, par leurs entreprises de transport aérien désignées pour protéger leurs aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et leur fret aérien.
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 Contractantes 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.
7. Chaque Partie Contractante prend des dispositions, dans la mesure du possible, en vue de s'assurer qu'un aéronef victime d'un acte de capture illicite ou de tout autre acte d'intervention illicite qui a atterri sur son territoire, puisse être gardé au sol à moins que son départ ne soit nécessité par le souci primordial de préserver la vie humaine.
8. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'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 10 **Redevances d'usage**

1. 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 par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, ne seront pas plus élevées que celles qui sont imposées à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.
2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes 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 redevances d'usage devraient être *faites* ~~données~~ avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués *lesdits* ~~les~~ changements.

Article 11 **Assistance en escale**

1. Sous réserve des lois et règlements en vigueur dans chaque Partie Contractante, les transporteurs aériens ont le droit de fournir leurs propres services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie contractante (auto-assistance) ou, à leur discrétion, de choisir de sous-traiter ces services en tout ou en partie à l'une des entreprises autorisées à offrir ces services de manière concurrente.

2. Lorsque les lois et règlements applicables interdisent ou limitent les possibilités d'auto-assistance, ou lorsqu'il n'y a pas de concurrence effective entre les différents fournisseurs d'assistance en escale, chaque transporteur désigné est traité de manière non-discriminatoire au regard des droits d'assistance et d'auto-assistance accordés aux autres transporteurs aériens internationaux.

Article 12

Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie Contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole 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 Contractante accordant l'exemption, lorsqu'ils sont:
 - a) introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante ou pour leur compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie Contractante;
 - b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou au départ dudit territoire;
 - c) pris à bord d'aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.
3. L'équipement normal des aéronefs 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 Contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie Contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément 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 Contractantes ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

Article 13 Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes 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 Contractantes tiendra compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, 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. bien sûr
3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes 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 Contractante 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 Contractante 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.

Article 14 Approbation des programmes d'exploitation

Les entreprises de transport aérien désignées soumettront pour approbation, au plus tard, trente (30) jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

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, moyennant le consentement desdites autorités.

Article 15

Rupture de charge et partage de codes

1. Sur tout secteur ou secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'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.
3. Ces arrangements ne modifient pas le nombre des fréquences convenues; seules les fréquences de l'entreprise de transport aérien opérant sont prises en compte. Ils (ces arrangements) sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

Article 16

Tarifs

1. Les Parties Contractantes 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 Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service et l'intérêt des usagers.
3. Les tarifs sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit dans des cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites autorités.

Si aucune des autorités aéronautiques n'a fait part de sa désapprobation d'un tarif présenté conformément au présent paragraphe dans un délai de trente (30) jours, le tarif est réputé approuvé.

4. Si les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante estiment qu'un ou plusieurs tarifs proposés par un transporteur aérien désigné de l'autre Partie Contractante ne répondent pas aux critères énoncés au paragraphe 1 du présent article, elles peuvent demander des consultations sur ce sujet avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours, à compter de la réception de la demande.

5. Si les autorités aéronautiques des Parties Contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 21 du présent Accord.
6. Sans préjudice de l'application des dispositions des précédents paragraphes du présent article, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

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

Article 17 **Représentation d'entreprise de transport aérien**

1. Les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante 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 Contractante 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 Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent article.
4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents analogues, le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

Article 18 **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 Contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

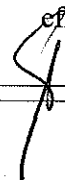
Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou dans les monnaies librement convertibles.

2. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par 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 Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.
3. L'exemption de toutes sortes d'impôts et taxes sur les revenus et profits que les entreprises de transport aérien de deux Parties Contractantes réalisent, sur le territoire de l'autre Partie, est soumise aux conventions fiscales bilatérales, en vigueur entre les deux Parties.

Article 19 **Echange d'informations**

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

Article 20 **Consultations**

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

Article 21
Règlement de différends

1. Si un différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.
2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.
3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit: chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner 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 Contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.

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

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie Contractante pourra appliquer l'article 5 du présent Accord.

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

Article 22
Amendements

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.
2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention 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 la convention multilatérale.

3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.
4. Les deux Parties Contractantes conviennent que l'Annexe à l'Accord Aérien peut être modifiée à l'occasion des consultations entre les Autorités aéronautiques.

Article 23 **Dénonciation**

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

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

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

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

Article 24 **Enregistrement**

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

Article 25 **Entrée en vigueur**

Chaque Partie Contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement des ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de cet Accord.

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

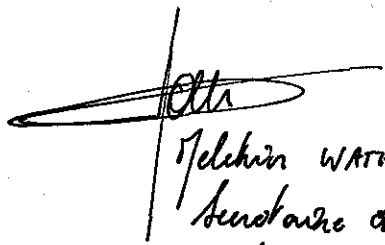
4

7

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

FAIT à Kinshasa, le 02 juillet 2013 2013.

**POUR LE GOUVERNEMENT
DU ROYAUME DE BELGIQUE:**


Melchior WATHELET
Secrétaire d'Etat
à la mobilité

**POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE
DU CONGO:**

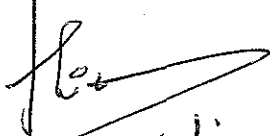
Justin KALUMBA
MUNA - NCENGO
Ministre des Transports
et des Routes de Communication


TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de la République Démocratique du Congo

Points de départ	Points intermédiaires	Points dans le Royaume de Belgique	Points au-delà
Points en République Démocratique du Congo	A déterminer dans le mémoire d'entente	Tous points dans le Royaume de Belgique	A déterminer dans le mémoire d'entente

2. Routes du Royaume de Belgique

Points de départ	Points intermédiaires	Points en République Démocratique du Congo	Points au-delà
Tous points dans le Royaume de Belgique	A déterminer dans le mémoire d'entente	Kinshasa	A déterminer dans le mémoire d'entente