



**Vlaamse
Regering**

61804/3.

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION

05-07-2017

RAAD VAN STATE
WETGEVING

**Voorontwerp van decreet houdende instemming met de
overeenkomst betreffende het luchtvervoer tussen het
Koninkrijk België en Burkina Faso, ondertekend te _____
op _____.**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed
en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme
en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is ermee belast, in naam van de Vlaamse
Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan
de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

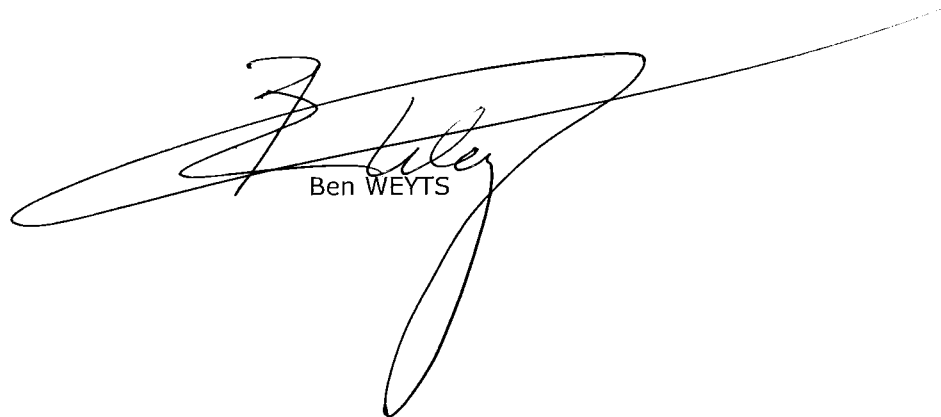
Art. 2. De overeenkomst betreffende het luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso, ondertekend te _____ op _____, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn,



Ben WEYTS

**ONTWERP VAN
MEMORIE VAN TOELICHTING**

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Samenvatting

Bilaterale luchtvaartakkoorden omvatten de beginselen van de opsomming van de uitgewisselde vrijheden, de aanwijzing van de luchtvervoerders, de capaciteit van de ingezette vervoersmiddelen, de reizen en landingspunten, de tarievenregeling en de beveiliging van de vluchten.

Dit ontwerp van instemmingsdecreet kadert in de strategische doelstelling "Vlaanderen onderhoudt goede relaties met buitenlandse overheden" uit de beleidsnota Buitenlands Beleid, Internationaal Ondernemen en Ontwikkelingssamenwerking.

2. Situering

Algemeen

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

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

De conventie van Chicago van 7 december 1944 kwam tegemoet aan de behoefte aan internationale standaarden en afspraken voor een veilige en ordelijke ontwikkeling van het luchtverkeer. Deze conventie bepaalde onder meer dat er geen geregelde internationale luchtdiensten mogen worden geëxploiteerd over of tot in het grondgebied van één van de verdragsluitende Staten, tenzij met de bijzondere toestemming of vergunning van die Staat. Sindsdien werden er bilaterale luchtvaartakkoorden gesloten om die toestemming te regelen. Het luchtvaartakkoord tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten geldt als basismodel. België heeft een 100-tal dergelijke luchtvaartakkoorden afgesloten.

Intussen werden er bevoegdheden op vlak van luchtvaart overgeheveld naar het Europese niveau. De zogenaamde 'open skies' arresten van 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Unie veroordeelden onder meer België omdat haar bilaterale luchtvaartakkoorden vier bepalingen bevatten die niet conform het EU-recht waren. De bestaande bilaterale akkoorden dienden dus opnieuw onderhandeld te worden.

Vlaamse bevoegdheden

Deze bilaterale luchtvaartakkoorden bevatten enerzijds bepalingen die betrekking hebben op materies waarvoor de gewesten adviesbevoegdheid hebben: verkeersrechten (art. 6, §3, 6° BWHI) en beveiliging van de luchtvaart (art. 6, §4, 4° BWHI).

Anderzijds zijn er bepalingen die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden.

Artikel 10 'gebruikersvergoedingen' stelt dat luchthavenvergoedingen niet hoger mogen zijn dan deze voor nationale transportmaatschappijen. Deze materie wordt binnen het Vlaams Gewest door de ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 en 13 maart 2009 geregeld.

Artikel 11 'grondaafhandeling' bevat een verbod op discriminatie. In het Vlaamse Gewest wordt de bevoegdheid tot grondaafhandeling geregeld door het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondaafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens. Dit besluit is een omzetting van de Europese richtlijn 96/67/EG.

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

3. Inhoud

Het luchtvaartakkoord bestaat uit de tekst van het akkoord zelf – het juridische kader – en een memorandum van overeenstemming (operationeel). Deze akkoorden bestaan grotendeels uit standaardbepalingen van de conventie van Chicago en van de EU.

Het akkoord en zijn uitvoeringsbepalingen voorzien in alle exploitatiemogelijkheden die de luchtvaartmaatschappijen van beide landen wensen, zowel op het gebied van het aantal vluchten per week als op het gebied van de uitgewisselde rechten.

4. Procedureverloop

4.1. Gemengd karakter en ondertekening

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

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

De Werkgroep gemengde verdragen (WGV), adviesorgaan van ICBB, nam op 16 februari 2017 akte van de beslissing van de ICBB om de voorliggende akkoorden als gemengd te beschouwen. Zowel de federale overheid als de gewesten worden respectievelijk bevoegd geacht. De werkgroep besliste dat de ondertekening zal gebeuren volgens formule 5. Dat wil zeggen één ondertekening, door een federale, gewest- of gemeenschapsminister, of een andere gemachtigde, met volmachten van alle betrokken overheden, enkel in naam van het Koninkrijk België en zonder verklaring bij de ondertekening.

4.2. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

(p.m.)

4.3. Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

(p.m.)

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

In artikel 1 worden enkele definities weergegeven.

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

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

Artikel 3 betreft de aanwijzing voor het exploiteren van diensten. De bevoegde instanties van de ene partij verlenen de passende vergunningen aan een luchtvaartmaatschappij van de andere partij. Elke luchtvaartmaatschappij moet beantwoorden aan de voorwaarden vastgelegd in de wetten en regels die normaal toegepast worden door de bevoegde overheid (artikel 4). In bepaalde gevallen kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken (artikel 5).

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

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

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

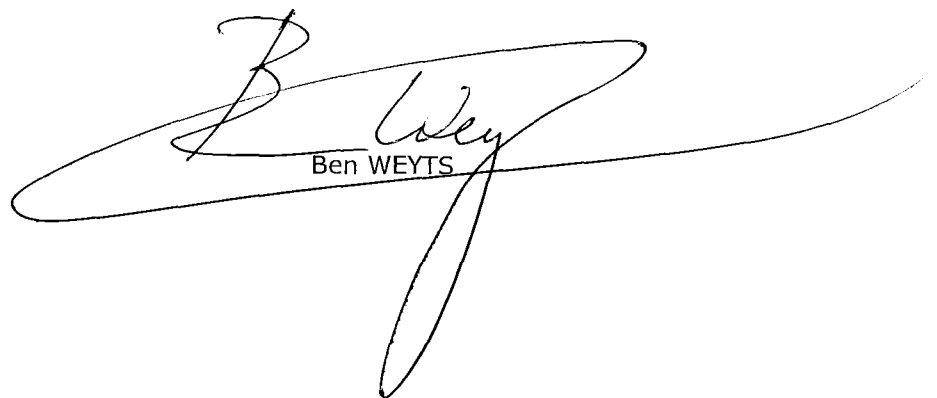
De overige artikelen betreffen de douane (artikel 12), beginselen voor de werking van de diensten (artikel 13), de verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes (artikel 14), de tarieven (artikel 15), het personeel (artikel 16), de verkoop en inkomsten (artikel 17) en goedkeuring van de programma's (artikel 19).

Tot slot bevat de overeenkomst een aantal algemene slotbepalingen inzake de uitwisseling van informatie (artikel 18), onderling overleg (artikel 20), regeling van geschillen (artikel 21), amendementen (artikel 22), opzegging (artikel 23), registratie van de overeenkomst (artikel 24) en de inwerkingtreding (artikel 25).

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn,



Ben WEYTS

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

ENTRE LE BURKINA FASO

ET

LE ROYAUME DE BELGIQUE



TABLE DES MATIERES

	PAGE
PREAMBULE	3
Article 1^{er} : Définitions	4
Article 02 : Octroi de droits	6
Article 03 : Désignation pour l'exploitation des services	7
Article 04 : Autorisation d'exploitation des services	8
Article 05 : Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation des services	9
Article 06 : Application des lois et règlements	11
Article 07 : Certificats de navigabilité, brevets et licences	12
Article 08 : Sécurité de l'aviation	13
Article 09 : Sûreté de l'aviation	15
Article 10 : Redevances d'usage	17
Article 11 : Assistance en escale	18
Article 12 : Exonération des droits de douane	19
Article 13 : Principes régissant l'exploitation des services	21
Article 14 : Rupture de charges et partage de code	22
Article 15 : Tarifs	23
Article 16 : Personnel	24
Article 17 : Activités commerciales	25
Article 18 : Echanges d'informations	27
Article 19 : Approbation des programmes	28
Article 20 : Consultations	29
Article 21 : Règlements des différends	30
Article 22 : Modifications	32
Article 23 : Dénonciation	33
Article 24 : Enregistrement	34
Article 25 : Entrée en vigueur	35



P R É A M B U L E

Le Gouvernement du **Burkina Faso**
et le Gouvernement du **Royaume de Belgique**
dénommés ci-après Parties contractantes ;

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre leurs territoires respectifs et de poursuivre dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine ;

Désireux d'appliquer à cet Accord les principes et les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 07 décembre 1944 et ses Annexes ;

Sont convenus de ce qui suit :



ARTICLE PREMIER : DEFINITIONS

Pour l'application du présent Accord et de ses Annexes sauf dispositions contraires, les termes et expressions ci-dessous ont les significations suivantes :

- a) **"Convention"** : la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 07 décembre 1944, y compris toutes les Annexes adoptées selon l'article 90 de ladite Convention et tout autre amendement à cette Convention ou à ses Annexes intervenu selon les articles 90 et 94 pour autant que ces amendements et Annexes aient été adoptés par les deux Parties contractantes.
- b) **"Autorités aéronautiques"** : en ce qui concerne le Burkina Faso, le Ministère en charge de l'Aviation Civile et en ce qui concerne la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports ou dans les deux cas, toute autre personne ou organisme habilité à assumer les fonctions exercées par lesdites Autorités.
- c) **" Entreprise de transport aérien désignée"** : une entreprise de transport aérien que les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront nommément désignée comme étant l'instrument choisi pour exploiter les services aériens convenus.
- d) **"Territoire"** : a la même signification que celle qui lui a été donnée dans l'article 2 de la Convention.
- e) **"Service aérien", "Service aérien international", "Entreprises de transport aérien", "Escale non commerciale"** : ont les mêmes significations que celles qui leur sont respectivement données dans l'article 96 de la Convention.
- f) **"Equipement de bord", "Provision de bord", "Pièces de rechange"** ont les mêmes significations que celles qui leur sont respectivement données dans l'Annexe 9 de la Convention.
- g) **"Tarifs"** : les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

- h) **"Services convenus"** : 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 au présent Accord.
- i) **"Accord"** : le présent Accord, ses Annexes et toutes modifications à l'Accord ou à ses Annexes convenues conformément aux dispositions du présent Accord.
- j) **"Partage de code"** signifie une opération effectuée par une entreprise désignée en utilisant les lettres de code et le numéro de vol d'une autre entreprise conjointement à sa lettre de code et son numéro de vol.
- k) **"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.
- l) Les références faites dans le présent accord aux ressortissants du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de la Communauté européenne.
- m) 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.
- n) Les références faites dans le présent Accord aux ressortissants du Burkina Faso s'entendent comme faites aux ressortissants des Etats membres de l'UEMOA.
- o) Les références faites dans le présent Accord aux entreprises de transport aérien du Burkina Faso s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Burkina Faso.



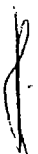
ARTICLE 2 : OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées respectives :
 - a) survoler son territoire sans 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 des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.
2. Rien dans la paragraphe 1 du présent article ne saurait être interprété comme conférant à une entreprise de transport aérien désigné 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 : DESIGNATION POUR L'EXPLOITATION
DES SERVICES**

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord. Ces désignations seront confirmées par voie diplomatique.
2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer par écrit la désignation d'une entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre. Ce retrait sera confirmé par voie diplomatique.
3. Chaque Partie contractante se réserve le droit de désigner une compagnie multinationale comme son entreprise désignée conformément aux dispositions des Articles 77 et 79 de la Convention de Chicago, pour autant que cela se fasse en conformité avec les dispositions des articles 4 et 5 du présent Accord.



ARTICLE 4 : AUTORISATION D'EXPLOITATION DES SERVICES

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 :

1.1. Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique.

i. L'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire belge en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire européen et ;

ii. Un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'Etat membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'Autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.

1.2. Dans le cas d'une entreprise désignée par le Burkina Faso.

i. L'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire burkinabé en vertu du Traité instituant l'UEMOA et possède une licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'UEMOA et ;

ii. 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 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 15 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 de la Convention.



**ARTICLE 5: REVOCATION OU SUSPENSION DE
L'AUTORISATION D'EXPLOITATION DES
SERVICES**

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 :

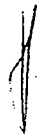
- a) Si les entreprises en cause ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces Autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux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

1.1. Si, dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Partie Belge :

- i. L'entreprise de transport aérien désignée n'est pas établie sur le territoire de la Belgique en vertu du traité instituant la Communauté européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire ; ou
- ii. Le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transport aérien, ou l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.

1.2. Si, dans le cas d'une entreprise désignée par le Burkina Faso.

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



- ii. 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 contractante conformément à l'article 20 du présent Accord.



ARTICLE 6 : APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS

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.

Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes 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 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.



ARTICLE 7 : CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie contractante 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 contractante 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 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 les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.



ARTICLE 8 : SECURITE 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.
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 ou modification des autorisations 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 œuvre effective de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention de Chicago,



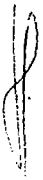
la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, par application de l'Article 33 de la Convention de Chicago, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef 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.



ARTICLE 9 : SURETE DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes ne réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes conviennent d'agir en particulier conformément 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, la Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 Septembre 1971, et le Protocole pour la suppression des actes illicites de violence dans les aéroports servant l'aviation civile internationale, signée à Montréal le 24 Février 1988.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'Aviation Civile.
3. Les Parties contractantes doivent se conformer 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, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux dites Parties, elles doivent exiger des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile.



4. Les Parties contractantes 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 principal 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 du Traité établissant la Communauté européenne et ayant des licences d'exploitation valides conformément au droit communautaire européen.
5. Dans le cas du Burkina Faso, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu du traité instituant l'UEMOA et ayant des licences d'exploitation valides conformément à la législation de l' Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
6. En cas d'incident, ou de menace d'incident, de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes conviennent de s'entraider en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.
7. Au cas où une Partie contractante a des raisons valables de croire que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions de sécurité d'aéronef de cet Accord, les Autorités Aéronautiques d'une des Parties contractantes pourront immédiatement inviter les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante à des négociations. Dans le cas où les deux Parties n'arrivent pas à s'entendre après un délai de quinze (15) jours, après la date de déposition de cette demande, chacune des Parties contractantes a le droit de retirer, limiter ou imposer des conditions d'autorisation d'exploitation et de permissions techniques de l'une ou de plusieurs entreprises aériennes de cette Partie. En cas d'urgence, les Parties contractantes peuvent prendre une action provisoire avant l'expiration des quinze (15) jours.

ARTICLE 10 : REDEVANCES D'USAGE

1. Les redevances d'usage appliquées 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 appliquées à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services internationaux analogues.
2. Chaque Partie contractante encouragera la tenue de consultations entre ses Autorités compétentes pour percevoir les redevances d'usage 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 notifiées avec un préavis raisonnable.



ARTICLE 11: ASSISTANCE EN ESCALE

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



ARTICLE 12 : EXONERATION DES DROITS DE DOUANE

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 exonérations visées par cet article seront applicables aux objets cités à son paragraphe 1 :
 - a. introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte de la compagnie de l'autre Partie contractante ;
 - b. retenus à bord de l'aéronef à l'arrivée ou au départ sur le territoire de l'autre Partie contractante ;
 - c. mise à bord de l'aéronef de la compagnie d'une Partie contractante à partir du territoire de l'autre Partie contractante et affectés à l'exploitation des services agréés.

Si ces objets ne sont pas utilisés ou entièrement consommés, ils ne doivent pas être introduits par le propriétaire du pavillon sur le territoire de la Partie contractante garantissant l'exonération.
3. Les équipements normaux ainsi que le matériel et les approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des Autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites Autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration en douane.



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 : PRINCIPES REGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES

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.
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: RUPTURE DE CHARGE ET PARTAGE DE
CODE**

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 trafic nécessaires sur cette route.



ARTICLE 15: 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. 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.

4. Les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent cependant désapprouver des tarifs qui sont déraisonnablement discriminatoires, exagérément élevés ou restrictifs en raison d'abus de position dominante, ou artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, ou qui sont susceptibles d'entraîner une situation de dumping.



ARTICLE 16: PERSONNEL

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 17 : ACTIVITES COMMERCIALES

1. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.
2. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont autorisés, sur la base de la réciprocité, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante leur personnel de gestion, d'exploitation, leur personnel commercial et tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer les transports aériens.
3. Chaque Partie contractante accorde au personnel nécessaire du ou des transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, l'autorisation d'accéder, sur son territoire, à l'aéroport et aux zones en rapport avec l'exploitation des aéronefs, les équipages, les passagers et le fret d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante.
4. Chaque Partie contractante accorde, sur la base de la réciprocité, au(x) transporteur(s) aérien(s) désigné(s) de l'autre Partie contractante le droit de faire entrer et séjourner sur son territoire, pendant de brèves périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel supplémentaire requis par le ou les transporteurs aériens désignés de l'autre Partie contractante pour ses activités.
5. Les Parties contractantes s'assurent que les passagers, quelle que soit leur nationalité, puissent acheter des billets auprès du transporteur aérien de leur choix, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible acceptée par ce transporteur aérien. Ces principes s'appliquent également au transport de fret.
6. Sur la base de la réciprocité, le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont sur le territoire de l'autre Partie contractante, le droit de procéder, en monnaie locale ou en toute devise librement convertible, à la vente de billets de transport aérien de passagers et de fret, dans leurs propres bureaux comme par l'intermédiaire des agents accrédités de leur choix. Le ou les transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante ont, en conséquence, le droit d'ouvrir et de conserver sur le territoire de l'autre Partie contractante des comptes bancaires nominatifs dans la monnaie de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou en toute devise librement convertible, à leur discrétion.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services autorisés sur les routes agréées, à condition que tous les transporteurs aériens parties à de tels accords disposent des autorisations adéquates et satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords, tout transporteur aérien désigné d'une Partie contractante peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de réservation de capacité, de partage de codes et de location :
- i. avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties contractantes ; et
 - ii. avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers.

Pour chaque billet vendu, l'acquéreur est informé au moment de la vente du transporteur aérien qui exploitera chaque tronçon du service.

8. 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.
9. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie Contractante 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 Contractantes.



ARTICLE 18 : ECHANGE D'INFORMATION

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, 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.



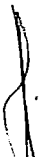
ARTICLE 19 : APPROBATION DES PROGRAMMES

1. Les horaires du ou des transporteurs aériens désignés d'une Partie contractante sont soumis pour approbation aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.
2. Lesdits horaires sont communiqués trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation et précisent, en particulier, les services réguliers, leur fréquence, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public. Ce délai de trente (30) jours peut, dans certains cas, être réduit, sous réserve d'accord entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
3. Toute modification apportée aux horaires approuvés d'un transporteur aérien désigné d'une Partie contractante est soumise pour approbation aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.



ARTICLE 20 : CONSULTATIONS

1. Les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent aussi souvent que cela est jugé nécessaire, dans un esprit d'étroite coopération, afin de veiller à l'application satisfaisante des principes et des dispositions du présent Accord. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.
2. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander à l'autre Partie contractante des consultations afin d'interpréter les dispositions du présent Accord ou de procéder à tout amendement ou toute modification des dispositions du présent Accord ou de son Annexe qu'elle estime souhaitable. Ces consultations peuvent avoir lieu entre les Autorités aéronautiques et se dérouler oralement ou par correspondance. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

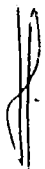


ARTICLE 21 : REGLEMENTS DES DIFFERENDS

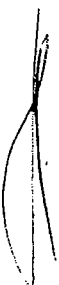
1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les Autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.
2. Si les Autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.
3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre ; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal.

Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception par l'une ou l'autre d'entre elles de la demande d'arbitrage émanant de l'autre Partie contractante et transmise par la voie diplomatique ; le troisième arbitre est désigné dans les soixante (60) jours suivant la désignation des deux premiers. Si l'une des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une quelconque des Parties contractantes, procéder à la désignation d'un ou, selon le cas, de plusieurs arbitres.

4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties contractantes qui les ont désignés. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.



5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.
6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord.



ARTICLE 22 : MODIFICATIONS

1. Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent liées par un accord multilatéral traitant de questions régies par le présent Accord, les dispositions dudit accord prévaudront. Les deux Parties contractantes pourront procéder à des consultations conformément à l'article 19 du présent Accord en vue d'établir dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et s'il convient de réviser le présent Accord pour tenir compte de cet accord multilatéral.
2. Les amendements ou modifications du présent Accord convenus entre les Parties contractantes en vertu des dispositions de l'article 20 entrent en vigueur, à titre provisoire, à la date de leur signature et sont confirmés par voie diplomatique après accomplissement des formalités prévues.
3. Les deux Parties contractantes conviennent que le Tableau de Routes repris à l'annexe peut être modifié par un arrangement administratif, moyennant accord entre les Autorités aéronautiques.



ARTICLE 23 : DENONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf retrait de la dénonciation décidé d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. S'il n'en est pas accusé réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quinze (15) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a accusé réception.



ARTICLE 24 : ENREGISTREMENT

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).



ARTICLE 25 : ENTREE EN VIGUEUR

Chaque Partie contractante notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

En foi de quoi, les soussignés dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

Fait à, le

En deux originaux, chacun en langue française.

Pour le Gouvernement
de.....

Pour le Gouvernement
de.....



ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

Les deux délégations ont adopté les Tableaux de routes ci-après :

I. ROUTES DU BURKINA FASO

POINTS AU DEPART DU BURKINA FASO	POINTS INTERMEDIAIRES	POINTS EN BELGIQUE	POINTS AU-DELA
Tous points	Tous points	Tous points	Tous points

II. ROUTES DU ROYAUME DE BELGIQUE

POINTS AU DEPART DE LA BELGIQUE	POINTS INTERMEDIAIRES	POINTS AU BURKINA FASO	POINTS AU-DELA
Tous points	Tous points	Tous points	Tous points