



61819/3

**Voorontwerp van decreet houdende instemming met de  
overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België  
en de Regering van de Republiek Mali betreffende het  
luchtvervoer, 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 tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Mali betreffende het luchtvervoer, 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 reismwegen 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 9 '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 10 'grondafhandeling' bevat een verbod op discriminatie. In het Vlaamse Gewest wordt de bevoegdheid tot grondafhandeling geregeld door het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt 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 ARTIKELEN

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. 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, vergunningen en veiligheidsnormen. Artikel 8 betreft de beveiliging van de luchtvaart. De partijen beschermen de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen. Deze verplichting maakt integraal deel uit van de overeenkomst.

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn (artikel 9). De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht hun grondaftandeling te regelen en, samen te werken met andere transportdiensten (artikel 10).

De overige artikelen betreffen de douane en accijnzen (artikel 11), capaciteit (artikel 12), goedkeuring van de programma's (artikel 13), de verandering van vliegtuigtype en gedeelde codes (artikel 14), de tarieven (artikel 15), het personeel (artikel 16) en de verkoop en inkomsten (artikel 17).

Tot slot bevat de overeenkomst een aantal algemene slotbepalingen inzake de uitwisseling van informatie (artikel 18) onderling overleg (artikel 19), regeling van geschillen (artikel 20), wijzigingen (artikel 21), opzegging (artikel 22), registratie van de overeenkomst (artikel 23) en de inwerkingtreding (artikel 24).

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

**Annexe B**

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

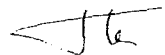
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU MALI



## TABLE DES MATIERES

### PREAMBULE

|            |                                                                                              |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| ARTICLE 1  | DEFINITIONS                                                                                  |
| ARTICLE 2  | OCTROI DE DROITS                                                                             |
| ARTICLE 3  | DESIGNATION POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES                                                 |
| ARTICLE 4  | AUTORISATION D'EXPLOITATION DES SERVICES                                                     |
| ARTICLE 5  | REFUS, REVOCATION, SUSPENSION OU LIMITATION DE<br>L'AUTORISATION D'EXPLOITATION DES SERVICES |
| ARTICLE 6  | APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS                                                           |
| ARTICLE 7  | CERTIFICATS, BREVETS, LICENCES ET SECURITE                                                   |
| ARTICLE 8  | SURETE DE L'AVIATION CIVILE                                                                  |
| ARTICLE 9  | DROITS D'UTILISATION                                                                         |
| ARTICLE 10 | ASSISTANCE EN ESCALE                                                                         |
| ARTICLE 11 | EXONERATION DES DROITS DE DOUANE ET TAXES                                                    |
| ARTICLE 12 | CAPACITE                                                                                     |
| ARTICLE 13 | APPROBATION DES PROGRAMMES                                                                   |
| ARTICLE 14 | RUPTURE DE CHARGES ET PARTAGE DE CODES                                                       |
| ARTICLE 15 | TARIFS                                                                                       |
| ARTICLE 16 | PERSONNEL                                                                                    |
| ARTICLE 17 | VENTES ET RECETTES                                                                           |
| ARTICLE 18 | ECHANGE D'INFORMATIONS                                                                       |
| ARTICLE 19 | CONSULTATIONS                                                                                |
| ARTICLE 20 | REGLEMENTS DE DIFFERENDS                                                                     |
| ARTICLE 21 | MODIFICATION                                                                                 |
| ARTICLE 22 | DENONCIATION                                                                                 |
| ARTICLE 23 | ENREGISTREMENT                                                                               |
| ARTICLE 24 | ENTREE EN VIGUEUR                                                                            |
| ANNEXE     | TABLEAU DES ROUTES                                                                           |



LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

d'une part,

et

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU MALI

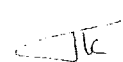
d'autre part,

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

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

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

Sont convenus de ce qui suit :



## ARTICLE 1

### Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement, les mots et expressions ci-après signifient :

- a) "Convention" : 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 produit leurs effets à l'égard des deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;
- b) "Accord" : le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;
- c) "Autorités aéronautiques" : dans le cas de la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et, dans le cas du Mali, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ou, dans les deux cas, toute autre organisme ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- d) "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) "Entreprise de transport aérien désignée" : une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles 3 et 4 du présent Accord;
- f) "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 jointe au présent Accord;
- g) "Tarifs" : les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, à l'exclusion du courrier, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent y compris les prix et les conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires » ;
- h) "Rupture de charge" : 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) "équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange" ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention.
- j) les références faites dans le présent accord aux ressortissants du Royaume de Belgique et aux ressortissants de la République du Mali s'entendent respectivement, comme faites aux ressortissants des États membres de l'Union Européenne (UE) et des États membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).
- k) les références faites dans le présent accord aux entreprises de transport aérien désignées du Royaume de Belgique et de la République du Mali s'entendent respectivement, comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique et la République du Mali.
- 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.

## 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. Aucune disposition du 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

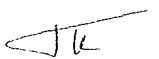
1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe.
2. Chaque Partie Contractante a le droit de retirer par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

---

### ARTICLE 4

#### Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes 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 autant que :
  - a) 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 des traités de l'UE et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne et ;
    - (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien 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 désignée par le Mali
    - (i) l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire malien et ait reçu un agrément de transporteur aérien valable conformément à la législation en vigueur au sein de l'UEMOA ;
    - (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien



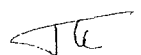
désigné soit exercé et assuré par l'Etat membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) responsable de la délivrance de son permis d'exploitation aérienne conformément aux annexes 1, 6 et 8 de la Convention et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la 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 (troisième édition, juillet 1993) de la Convention.

## ARTICLE 5

### Refus, révocation, suspension ou limitation 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, temporaires ou permanentes, les autorisations mentionnées à l'Article 4 du présent Accord à l'égard des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante lorsque :
  - 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;
  - dans l'exploitation des services, les entreprises en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord;
  - les entreprises en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;
- a) si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique :
  - (i) 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
  - (ii) le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'Union européenne



responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.

- b) si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Mali :
- (i) l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Mali ou ne possède pas d'agrément de transporteur valable conformément à la législation de l'Union économique et monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ; ou
  - (ii) un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée n'est pas exercé ou assuré par l'Etat membre de l'Union économique et monétaire Ouest Africaine (UEMOA) responsable de la délivrance du permis d'exploitation aérienne conformément aux annexes 1, 6 et 8 de la Convention, ou que l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.

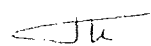
2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante,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

## ARTICLE 6

### Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international 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 connexes sous son contrôle.

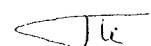
## ARTICLE 7

### Certificats, brevets et licences, et sécurité

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des parties contractantes, y compris, en ce qui concerne 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.

Toutefois, chaque Partie Contractante se réserve le droit, 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 18 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'impossibilité de parvenir à une entente sur les questions relatives à la sécurité des vols entraînera l'application de l'Article 5 du présent Accord.
3. 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.



4. 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 ses 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 (refus, suspension ou limitation des autorisations d'exploitation).

5. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, 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.

6. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:

- a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou
- b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en 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.

7. 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 5 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 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.

8. 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.
9. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 4 et 8 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.
10. Si le Royaume de Belgique désigne un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne, les droits du Mali en vertu du présent article [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.

Si la République du Mali désigne un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire effectif est exercé et assuré par un autre Etat membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), les droits de la Belgique en vertu du présent article s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'exercice ou le maintien de normes de sécurité par cet autre Etat membre de l'UEMOA et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation dudit transporteur aérien.

## ARTICLE 8

### Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leurs obligations mutuelles de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, font 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, le Protocole additionnel pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports réservés à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 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 des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.
6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties 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. 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'impossibilité de parvenir à une entente dans un délai de trente (30) jours entrainera l'application de l'Article 5 du présent Accord.

## ARTICLE 9

### Redevances d'utilisation

1. Les redevances 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 imposées à une entreprise de transport aérien désignée de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.
2. Ces redevances devront être justes, équitables et reposer sur des principes économiques sains.
3. Chaque Partie Contractante encouragera les autorités compétentes à échanger les informations relatives aux redevances et charges avec les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devront être données dans un délai raisonnable.

## ARTICLE 10

### Assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements de chaque partie contractante, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, du droit de l'Union européenne, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance en escale ou, à son gré, le droit de choisir parmi 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 11

### Exonération des droits de douane et taxes

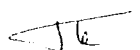
1. Les aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de chaque partie contractante ainsi que leurs équipements normaux, les carburants et lubrifiants, les pièces de rechange y compris les moteurs, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs, 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 seront exonérés de tous droits ou taxes exigibles à l'arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante.
2. Les exonérations 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 12

### 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.
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 desservis.
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 13

### Approbation des programmes

Les entreprises de transport aérien désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties 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 14

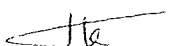
### Rupture de charge et partage de codes

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

## ARTICLE 15

### Tarifs

1. Les entreprises désignées de chaque Partie Contractante établissent librement leurs tarifs sur tout ou partie des routes spécifiées à l'Annexe.
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 et toute autre considération commerciale sur le marché.
3. Chaque partie contractante prendra les dispositions appropriées pour:
  - a) éviter les tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires;



- b) protéger les usagers contre les tarifs indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante;
  - c) protéger les entreprises de transport aérien désignées contre des tarifs anormalement bas en raison de subventions ou d'appuis directs ou indirects de l'Etat ;
4. 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 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

### 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, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays et toute personne peut les acquérir dans ces monnaies.

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 celle que les banques demandent normalement pour de telles opérations.~~
3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exonération 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 transport 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 exonération analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.



## ARTICLE 18

### 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. Les entreprises désignées de chaque Partie Contractante fourniront, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante dans les meilleurs délais, les statistiques de trafic en provenance ou à destination de leur territoire ainsi que toute information concernant l'exploitation des services convenus.

## ARTICLE 19

### Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, chaque Partie Contractante peut à tout moment solliciter par écrit, des consultations relatives à l'application, l'interprétation ou la modification du présent Accord.
2. Sauf disposition 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 20

### Règlement des différends

1. Si un différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.
2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision 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 désigneront 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 21

### Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de négociations directes 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 et pourrait être amendé conformément aux 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 modifications apportées aux tableaux de routes à l'annexe du présent

Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

## ARTICLE 22

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

En l'absence d'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 23

### Enregistrement

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



## ARTICLE 24

### Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur trente (30) jours après la date de réception de la dernière notification par voie diplomatique de l'accomplissement des procédures de droit interne propres à chaque Partie Contractante

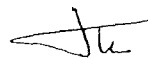
EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à ....., le.....en double exemplaire en langue française.

---

POUR LE GOUVERNEMENT  
DU ROYAUME DE BELGIQUE

POUR LE GOUVERNEMENT  
DE LA REPUBLIQUE DU MALI



Annexe

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes sur lesquelles des services aériens pourront être exploités par les entreprises désignées par le Royaume de Belgique :

|                       |                          |                |                   |
|-----------------------|--------------------------|----------------|-------------------|
| Points<br>au départ   | Points<br>intermédiaires | Points au Mali | Points<br>au-delà |
| Points<br>en Belgique | Tous Points              | Points au Mali | Tous Points       |

2. Routes sur lesquelles des services aériens pourront être exploités par les entreprises désignées par la République du Mali :

|                     |                          |                       |                   |
|---------------------|--------------------------|-----------------------|-------------------|
| Points<br>au départ | Points<br>intermédiaires | Points<br>en Belgique | Points<br>au-delà |
| Points au Mali      | Tous Points              | Points<br>en Belgique | Tous Points       |

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

