



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



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

**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 Bamako op 29 augustus 2017.**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en
Facilitair Management en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 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 Bamako op 29 augustus 2017, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Nederlandse vertaling

OVEREENKOMST

TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK MALI

BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER

INHOUDSTAFEL

VOORWOORD

ARTIKEL 1	BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN
ARTIKEL 2	VERLENING VAN RECHTEN
ARTIKEL 3	AANWIJZINGEN VOOR DE EXPLOITATIE VAN DE DIENSTEN
ARTIKEL 4	VERGUNNING VOOR DE EXPLOITATIE VAN DE DIENSTEN
ARTIKEL 5	WEIGERING, INTREKKING, OPSCHORTING OF BEPERKING VAN DE VERGUNNING VOOR DE EXPLOITATIE VAN DIENSTEN
ARTIKEL 6	TOEPASSING VAN WETTEN EN VOORSCHRIFTEN
ARTIKEL 7	BEWIJZEN VAN LUCHTWAARDIGHEID, BEWIJZEN VAN GESCHIKTHEID, VERGUNNINGEN EN VEILIGHEID
ARTIKEL 8	BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART
ARTIKEL 9	GEBRUIKSRECHTEN
ARTIKEL 10	GRONDAFHANDELING
ARTIKEL 11	VRIJSTELLING VAN DOUANERECHTEN EN TAKSEN
ARTIKEL 12	CAPACITEIT
ARTIKEL 13	GOEDKEURING VAN DE PROGRAMMA'S
ARTIKEL 14	VERANDERING VAN VLIEGTUIGTYPE'S EN GEDEELDE VLUCHTCODES
ARTIKEL 15	TARIEVEN
ARTIKEL 16	PERSONEEL
ARTIKEL 17	VERKOOP EN INKOMSTEN
ARTIKEL 18	INFORMATIE-UITWISSELING
ARTIKEL 19	OVERLEG
ARTIKEL 20	GESCHILLENREGELING
ARTIKEL 21	WIJZIGINGEN
ARTIKEL 22	BEËINDIGING
ARTIKEL 23	REGISTRATIE
ARTIKEL 24	INWERKINGTREDING
BIJLAGE	ROUTETABEL

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

enerzijds

en

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK MALI

anderzijds

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld,

Verlangende een overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen hun onderscheiden grondgebieden en daarbuiten,

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

Zijn het volgende overeengekomen:

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst hebben de hierna gebruikte woorden en uitdrukkingen -tenzij de context anders vereist- de onderstaande betekenis:

- a) "Verdrag": het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en dat elke Bijlage die krachtens Artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen evenals elke wijziging van de bijlagen of van het Verdrag krachtens de Artikelen 90 en 94 daarvan omvat, op voorwaarde dat deze bijlagen en wijzigingen uitwerking hebben voor beide Overeenkomstsluitende Partijen of door hen werden bekrachtigd;
- b) "Overeenkomst": deze Overeenkomst, haar Bijlage en alle wijzigingen die hieraan kunnen worden aangebracht;
- c) "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, en voor Mali het "Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)" of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) "Grondgebied", "Luchtdienst", "Internationale Luchtdienst", "Luchtvaartmaatschappij" en "Landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;
- e) "Aangewezen luchtvaartmaatschappij": een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- f) "Overeengekomen diensten": de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, goederen en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- g) "Tarieven": de prijs die moet worden betaald voor het vervoer van passagiers, van bagage en van goederen, met uitzondering van post, alsook de voorwaarden binnen welke de prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor diensten van agentschappen en andere ondersteunende diensten;
- h) "Verandering van vliegtuigtype": de exploitatie van een der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route een vliegtuig van een andere capaciteit wordt ingezet dan op een ander deel van de route;

- i) "Bboorduitrustingsstukken, gronduitrusting, boordproviand, reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag;
- j) de verwijzingen in deze Overeenkomst naar de onderdanen van het Koninkrijk België en naar de onderdanen van de Republiek Mali moeten respectievelijk begrepen worden als verwijzingen naar de onderdanen van de lidstaten van de Europese Unie (EU) en naar de onderdanen van de lidstaten van de West-Afrikaanse economische en monetaire unie (WAEMU).
- k) De verwijzingen in deze Overeenkomst naar de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België en van de Republiek Mali dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België en door de Republiek Mali werden aangewezen.
- l) De verwijzingen in deze Overeenkomst naar de "Verdragen van de EU" dienen te worden verstaan als de verwijzingen naar het Verdrag betreffende de Europese Unie en naar het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:
 - a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b) om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
 - c) om op haar grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, goederen en post in internationaal vervoer, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen enkele bepaling van de eerste paragraaf van dit artikel wordt geacht aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, goederen of post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere

Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

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

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van de diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een van de Overeenkomstsluitende Partijen volgens artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van haar wetten en voorschriften en zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen, de vereiste vergunningen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, voor zover:
 - a) in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - (i) de aangewezen luchtvaartmaatschappij op grond van de verdragen betreffende de Europese Unie op Belgisch grondgebied is gevestigd en beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europese Gemeenschapsrecht; en
 - (ii) er door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend en in stand gehouden en dat en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk in de aanwijzing wordt geïdentificeerd;
 - b) in het geval van een door Mali aangewezen luchtvaartmaatschappij:

(i) de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van Mali en beschikt over een geldige toestemming, overeenkomstig de WAEMU-wetgeving;

(ii) de lidstaat van de West-Afrikaanse economische en monetaire unie (WAEMU), die de exploitatievergunning heeft afgegeven overeenkomstig bijlagen 1, 6 en 8 bij het Verdrag van Chicago, regelgevend toezicht uitoefent op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk in de aanwijzing is geïdentificeerd;

2. Na ontvangst van deze vergunningen mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten aanvangen, mits de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en voor zover tarieven volgens het bepaalde in Artikel 15 van deze Overeenkomst worden vastgesteld en de diensten met luchtvaartuigen die ten minste conform zijn de bepalingen van de Bijlage 16, boekdeel 1, tweede deel, hoofdstuk III (derde editie, juli 1993) van het Verdrag worden uitgevoerd.

ARTIKEL 5

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van de vergunning voor de exploitatie van de diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 van deze Overeenkomst vermelde vergunningen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, deze in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden, wanneer:
 - de betrokken luchtvaartmaatschappijen niet kunnen aantonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;
 - de betrokken luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
 - de betrokken maatschappijen de wetten en voorschriften van de genoemde Overeenkomstsluitende Partij niet naleven;
- a) in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:

(i) de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet krachtens de verdragen betreffende de Europese Unie op het grondgebied van België is gevestigd, of over geen geldige exploitatievergunning overeenkomstig het recht van de Europese Unie beschikt; of;

(ii) er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van haar bewijs luchtvaartexploitant of dat de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing geïdentificeerd is;

b) in het geval van een door Mali aangewezen luchtvaartmaatschappij:

(i) de luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van Mali is gevestigd of niet over een geldige toestemming overeenkomstig de wetgeving van de West-Afrikaanse economische en monetaire unie (WAEMU) beschikt, of

(ii) er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend en in stand gehouden door de Lidstaat van de West-Afrikaanse economische en monetaire unie (WAEMU), die verantwoordelijk is voor de afgifte van haar bewijs luchtvaartexploitant overeenkomstig de bijlagen 1, 6 en 8 van het Verdrag van Chicago, of de bevoegde luchtvaartautoriteit in de aanwijzing niet duidelijk geïdentificeerd is.

2. De in de eerste paragraaf van dit Artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig Artikel 18 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is om overtreding van bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij

betreffende binnenkomst, vertrek, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot goederen en post in doorreis te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en het verblijf binnen het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

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

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

ARTIKEL 7

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid, vergunningen en veiligheid

1. De bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen die zijn afgegeven of gevalideerd conform de wetgeving en de reglementering van een van de Overeenkomstsluitende partijen, en voor wat betreft het Koninkrijk België, met inbegrip van de wetgeving en reglementering van de Europese Unie, en die nog steeds geldig zijn en door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig worden erkend met het oog op de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten, op voorwaarde dat de genoemde bewijzen van luchtwaardigheid en van geschiktheid en de vergunningen zijn afgegeven of gevalideerd volgens gelijkwaardige of strengere normen dan de minimumnormen die krachtens het Verdrag van Chicago werden vastgelegd.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om de erkenning van bewijzen van geschiktheid en van vergunningen die de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen heeft uitgereikt, te

weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de in de eerste paragraaf van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 18 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen overeenstemming wordt bereikt over aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangenomen veiligheidsnormen in alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan. Dit overleg zal plaatsvinden binnen 30 dagen na dit verzoek.
4. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, ontdekt dat de andere Overeenkomstsluitende Partij in een van deze domeinen de veiligheidsnormen, die ten minste gelijk moeten zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, dan stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van **haar** vaststellingen en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt de vereiste corrigerende maatregelen. Indien deze andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat om binnen 14 dagen of binnen een eventueel langere overeengekomen periode adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst (weigering, opschorting of beperking van de exploitatievergunningen).
5. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen kan elk luchtvaartuig dat door of krachtens een huur- of bevrachtingscontract, voor rekening van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij door de bevoegde vertegenwoordigers van deze Overeenkomstsluitende Partij aan een onderzoek aan boord van en rond het luchtvaartuig worden onderworpen om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken, evenals de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel "platforminspectie" genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.

6. Indien een platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot :
- a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
 - b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,

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

7. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of voor rekening van een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van paragraaf 5 hierboven door de vertegenwoordiger van deze luchtvaartmaatschappij wordt geweigerd, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in paragraaf 6 hierboven ontstaat en de in die paragraaf vermelde conclusies te trekken.
8. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie.
9. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met de paragrafen 4 en 8 hierboven wordt opgeheven zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.
10. Indien het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarop de reglementaire controle door een andere Lidstaat van de Europese Unie wordt uitgeoefend en in stand gehouden, zijn de rechten van Mali krachtens dit artikel [veiligheid] op dezelfde wijze van toepassing voor wat betreft de invoering, de toepassing of het behoud van de veiligheidsnormen door deze andere Lidstaat van de Europese Unie en voor wat betreft de vergunning van deze luchtvaartmaatschappij.

Indien de Republiek Mali een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen waarop de reglementaire controle door een andere lidstaat van de West-Afrikaanse economische en monetaire unie (WAEMU) wordt uitgeoefend en

in stand gehouden, zijn de rechten van België krachtens dit artikel op dezelfde wijze van toepassing voor wat betreft de invoering, de toepassing of het behoud van de veiligheidsnormen door deze andere Lidstaat van de West-Afrikaanse economische en monetaire unie (WAEMU) en voor wat betreft de vergunning van deze luchtvaartmaatschappij.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen opnieuw dat hun wederzijdse verplichtingen om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, teneinde de veiligheid ervan te waarborgen, integraal deel uitmaken van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand om handelingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de beveiliging van de luchtvaart, te voorkomen.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971 en zijn Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, alsook de bepalingen van eender welk ander multilateraal verdrag inzake de beveiliging van de luchtvaart, die de Overeenkomstsluitende Partijen verbinden.
4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag van Chicago; in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; bepalen ze dat de exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, of de exploitanten die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben gevestigd, of in het geval van het koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die krachtens de verdragen van de Europese Unie op Belgisch grondgebied zijn gevestigd en die een geldige exploitatievergunning hebben conform het recht van de Europese Unie, evenals de exploitanten van luchthavens op hun

grondgebied, handelen overeenkomstig deze bepalingen over de beveiliging van de luchtvaart.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij spreekt af dat haar luchtvaartuigenexploitanten ertoe gehouden zijn de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart bij het verlaten van of tijdens het verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij in acht te nemen, en dit in overeenstemming met de wetgeving van toepassing in dat land en met inbegrip, in het geval van België, van de wetgeving van de Europese Unie. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich ertoe om de gepaste maatregelen te nemen om de inspectie van de passagiers, van de bemanningen en van hun handbagages, alsook van de goederen, voor het instappen of inladen te garanderen. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.
6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.
7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van de eerstbedoelde Partij. Indien geen overeenstemming wordt bereikt binnen dertig (30) dagen, is dit een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Gebruiksvergoedingen

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale

diensten uitvoert .

2. Deze vergoedingen moeten correct en billijk zijn en ze moeten op gezonde economische principes berusten.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de bevoegde overheden aanmoedigen om met de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, die gebruik maken van de diensten en voorzieningen, informatie uit te wisselen over de bijdragen en lasten. Waar mogelijk zal dit verlopen via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Alle voorstellen tot wijziging van de gebruiksrechten moeten binnen een redelijke termijn worden meegedeeld.

ARTIKEL 10

Grondafhandeling

Onder voorbehoud van de wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij, en met voor het Koninkrijk België daarin begrepen de wetgeving van de Europese Unie, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te doen, of zelf te kiezen tussen de concurrerende dienstverleners van grondafhandeling die de grondafhandelingsdiensten geheel of gedeeltelijk verstrekken.

In de gevallen dat de wetten en voorschriften het zelf afhandelen beperken of uitsluiten en in de gevallen dat er geen effectieve concurrentie bestaat tussen verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet discriminerende wijze voor wat betreft de toegang tot zelfafhandeling en tot de grondafhandelingsdiensten die door één of meerdere dienstverleners worden verstrekt.

ARTIKEL 11

Vrijstelling van douanerechten en taksen

1. De luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van iedere Overeenkomstsluitende Partij voor internationale luchtdiensten worden ingezet, evenals hun gewone uitrusting, brandstof, smeermiddelen, technische voorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, boordproviand en andere artikelen bestemd voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen, evenals voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en het gebruikelijk reclamemateriaal dat door deze aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspreid, worden bij aankomst op het grondgebied van de

andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle opeisbare douanerechten of taksen.

2. De krachtens dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in de eerste paragraaf van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
 - a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, op voorwaarde dat ze niet worden vervreemd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
 - b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met de toestemming van de douane-autoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of op een andere manier worden vervreemd overeenkomstig de douanevoorschriften.
4. Bagage en goederen in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.
5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken hebben gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook van zulke vrijstellingen vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij geniet, voor het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in paragraaf 1 van dit artikel.

ARTIKEL 12

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen hun wederzijdse grondgebieden en daarbuiten op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of op een deel daarvan onderhouden, niet op onrechtmatige wijze te treffen.
3. De overeengekomen diensten die door de door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden onderhouden, dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes, en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, goederen en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen waarop wordt gevlogen.
4. Vervoer van passagiers, goederen en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:
 - a) de vervoereisen naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
 - b) de vervoereisen van het gebied waarlangs de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met de andere vervoerdiensten ingericht door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten van dit gebied; en
 - c) de eisen welke de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.

ARTIKEL 13

Goedkeuring van de programma's

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen leggen de exploitatieprogramma's uiterlijk 30 dagen vóór de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor. Deze exploitatieprogramma's omvatten onder meer de aard van de diensten, het type van luchtvaartuig, de frequentie van de diensten en de dienstregeling. Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen. In bijzondere gevallen kunnen de genoemde autoriteiten instemmen met een kortere termijn.

ARTIKEL 14

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

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

ARTIKEL 15

Tarieven

1. De door iedere Overeenkomstsluitende partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen bepalen vrij hun tarieven op alle of een deel van de routes die in de Bijlage worden gespecificeerd.
2. De tarieven voor vervoer die toepasbaar zijn op de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en het belang van de gebruikers evenals met iedere andere commerciële overweging op de markt.
3. Iedere Overeenkomstsluitende partij zal de gepaste maatregelen nemen om:

- a) tarieven of praktijken die onredelijk discriminatoir zijn, te voorkomen;
 - b) de gebruikers tegen extreem hoge of ingevolge misbruik van machtspositie beperkende tarieven te beschermen;
 - c) de aangewezen luchtvaartmaatschappijen te beschermen tegen abnormaal lage tarieven ingevolge subsidiëring of rechtstreekse of onrechtstreekse steun door de Staat.
4. Onverminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande paragrafen van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de secties van de overeengekomen diensten waar zij vijfdevrijheidsrechten uitoefenen, hetzelfde tarief bieden als de luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierdevrijheidsrechten uitoefenen op die secties.

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

ARTIKEL 16

Personeel

1. Op basis van wederkerigheid mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.
2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel van om het even welke nationaliteit of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.
3. Deze vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de wetten en voorschriften die van kracht zijn op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd, de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in de eerste paragraaf van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.

4. In de mate waarin de nationale wetgevingen dit toestaan, zien beide Overeenkomstsluitende Partijen ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

ARTIKEL 17

Verkoop en inkomsten

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

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zodanig vervoersrechten te verkopen in de valuta van dat grondgebied of, naar goeddunken, in vrij omwisselbare valuta's van andere landen, overeenkomstig de geldige wetten en reglementen.

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

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

ARTIKEL 18

Informatie-uitwisseling

1. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van kopieën van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.
2. De door iedere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen verstrekken de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende partij op verzoek en zo snel mogelijk de statistieken met betrekking tot het verkeersvolume van of naar het grondgebied van deze andere Overeenkomstsluitende Partij, alsook iedere informatie over de exploitatie van de overeengekomen diensten.

ARTIKEL 19

Overleg

1. In een geest van nauwe samenwerking kan iedere Overeenkomstsluitende Partij op ieder ogenblik schriftelijk om overleg betreffende de toepassing, interpretatie of aanpassing van deze Overeenkomst verzoeken.
2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen onderling anders hebben bepaald.

ARTIKEL 20

Geschillenregeling

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.
2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een

- scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsrechters.
3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt: elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen. De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen de aangegeven termijn een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen de aangegeven termijn wordt aangewezen, kan door elke der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naargelang van het geval, een scheidsrechter of meerdere scheidsrechters te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere krachtens de paragrafen 2 en 3 van dit artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te komen.

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

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

ARTIKEL 21

Wijzigingen

1. Indien één van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg dat zowel via rechtstreekse onderhandelingen als via briefwisseling tussen de luchtvaartautoriteiten kan worden gepleegd, vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.
2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag dat beide Overeenkomstsluitende Partijen bindt, in werking treedt, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig de eerste paragraaf van dit artikel teneinde vast te stellen in welke mate deze Overeenkomst wordt beïnvloed en kan worden gewijzigd

conform de bepalingen van dit multilaterale verdrag.

3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.
4. De wijzigingen aangebracht aan de routetabellen in de bijlage bij deze Overeenkomst kunnen rechtstreeks worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 22

Beëindiging

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

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

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

ARTIKEL 23

Registratie

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

ARTIKEL 24

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking dertig (30) dagen na de ontvangstdatum van de mededeling via diplomatieke weg dat de procedures van intern recht eigen aan iedere Overeenkomstsluitende Partij werden voltooid.

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

Gedaan te Bamako, op 29 augustus 2017 in twee exemplaren, in de Franse taal

VOOR DE REGERING
VAN HET KONINKRIJK BELGIË

VOOR DE REGERING
VAN DE REPUBLIEK MALI

Bijlage

ROUTETABEL

1. Routes waarop luchtvaartdiensten kunnen worden geëxploiteerd door de door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Mali	Verder gelegen punten
Punten in België	Alle punten	Punten in Mali	Alle punten

2. Routes waarop luchtvaartdiensten kunnen worden geëxploiteerd door de door de Republiek Mali aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in België	Verder gelegen punten
Punten in Mali	Alle punten	Punten in België	Alle punten

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

Annexe B

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

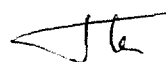
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU MALI



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 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	TABEAU 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 :

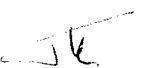


ARTICLE 1

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 entraînera 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

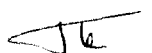
1. Les aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de chaque partie contractante ainsi que leurs équipements normaux, les carburants et lubrifiants, les pièces de rechange y compris les moteurs, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés pour l'exploitation 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

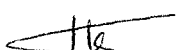
Rupture de charge et partage de codes

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

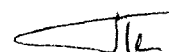
Ventes et recettes

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 au départ	Points intermédiaires	Points au Mali	Points au-delà
Points 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 au départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points au Mali	Tous Points	Points 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.

ACCORD

RELATIF

AU TRANSPORT AERIEN

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU MALI

4 A

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 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

4A

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, tout autre organisme ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- d) "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de

1 A 2

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;

4 5

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

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'État 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.



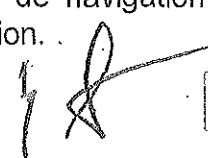
7. Dans le cas où l'accès à un aéronef, exploité par ou pour le compte d'une compagnie aérienne d'une Partie Contractante, pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 5 ci-dessus est refusé par un représentant de cette compagnie aérienne, l'autre Partie Contractante 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 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

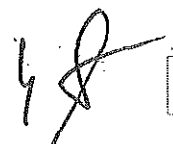
Sûreté de l'aviation

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 doivent 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.



1

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 tiendront 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;



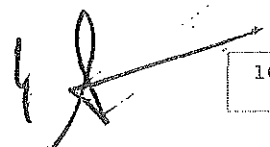
- b) protéger les usagers contre les tarifs indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante;
 - c) protéger les entreprises de transport aérien désignées contre des tarifs anormalement bas en raison de subventions ou d'appuis directs ou indirects de l'Etat ;
4. Sans préjudice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

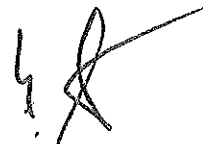
2. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées par lesdites entreprises sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels 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

Dénouciation

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

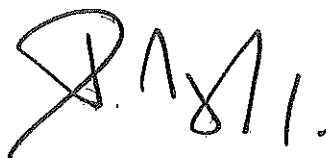
Entrée en vigueur

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.

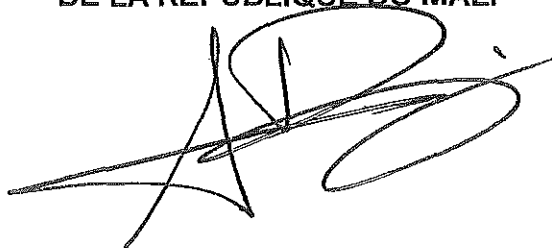
Fait à Bamako, le 29 août 2017 en double exemplaires en langue française.

**POUR LE GOUVERNEMENT
DU ROYAUME DE BELGIQUE**



Didier REYNDERS
Ministre fédéral des Affaires étrangères
et européennes

**POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE DU MALI**



Abdoulaye DIOP
Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération internationale

Annexe

TABLEAU DES ROUTES

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

Points au départ	Points intermédiaires	Points au Mali	Points au-delà
Points 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 au départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points au Mali	Tous Points	Points 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.

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 grondafhandeling 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 Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS