

ingediend op **1141** (2021-2022) – Nr. 1
10 februari 2022 (2021-2022)

Ontwerp van decreet

tot instemming met de overeenkomst
betreffende het luchtvervoer
tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso,
ondertekend te Brussel op 5 juni 2018

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet.....	9
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	13
Advies van de Raad van State	17
Ontwerp van decreet.....	27
Bijlagen:	
– Nederlandse vertaling van de overeenkomst.....	33
– Franse tekst van de overeenkomst	55

MEMORIE VAN TOELICHTING

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.

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Situering

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, namelijk 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.

De voorliggende overeenkomst die op 5 juni 2018 werd ondertekend, maakt deel uit van deze nieuwe reeks van luchtvaartovereenkomsten. Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 15 februari 1984 waarvan meerdere clausules hetzij verouderd waren, hetzij met het communautair recht niet overeenstemden, hetzij gewoon aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak niet meer beantwoordden.

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.

Vlaamse bevoegdheden

Deze bilaterale luchtvaartovereenkomst heeft enerzijds bepalingen die betrekking hebben op materies waarvoor de gewesten adviesbevoegdheid hebben: verkeersrechten (artikel 6, §3, 6°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen (BWHI)) en beveiliging van de luchtvaart (artikel 6, §4, 4°, van de BWHI).

Anderzijds zijn er bepalingen die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden.

Artikel 10 'Gebruiksvergoedingen' stelt dat luchthavenvergoedingen niet hoger mogen zijn dan deze voor nationale transportmaatschappijen.

Artikel 11 '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 artikel 6, §1, X, 7°, van de BWHI (de uitrusting en uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal).

2. Procedureverloop

Gemengd karakter

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 haar 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 de 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.

Het verslag van de werkgroep Gemengde Verdragen is op 25 juli 2017 goedgekeurd door de ICBB.

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

In zijn brief van 30 juni 2017 liet de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) weten geen uitgebreid technisch advies te formuleren omwille van de beperkte beleids-

impact. De MORA dringt er wel op aan om de onderhandelingen in de toekomst tijdiger, open en transparant te voeren naar de Vlaamse stakeholders toe.

Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving bracht op 31 december 2021 advies uit met kenmerk 70.608/3.

Bevoegdheid

De Raad van State stelt dat de voorliggende overeenkomst terecht wordt aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, §4, van de Grondwet dat ter instemming moet worden voorgelegd aan de gewestparlementen.

Overeenstemming met het Europees recht

De Raad merkt op dat bij verordening (EG) nr. 847/2004 procedures zijn ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidstaten bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

De Vlaamse Regering bevestigt nogmaals dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn gevolgd.

Procedure tot wijziging van de overeenkomst en procedure tot wijziging van de vliegroutes

De Raad merkt op dat de overeenkomst voorziet in een procedure tot wijziging van de overeenkomst en haar bijlage (artikel 20 en 22). De Raad merkt op dat overeenkomstig artikel 22, lid 2, de wijzigingen van de overeenkomst "voorlopig van kracht worden op de datum van hun ondertekening totdat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd". Alvorens die wijzigingen het voorwerp uitmaken van diplomatieke notawisseling, zullen die wijzigingen overeenkomstig artikel 167, §3, van de Grondwet de instemming van het Vlaams Parlement moeten hebben verkregen. De Raad van State merkt hierbij op dat met een voorlopige toepassing van een wijziging van de overeenkomst wordt vooruitgelopen op de instemming van het parlement.

De Raad van State beveelt dan ook aan om in de toekomst te vermijden dat in een verdrag bepalingen worden opgenomen betreffende de voorlopige toepassing van de wijzigingen van dat verdrag.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze opmerking.

Bovendien wordt er door de Raad op gewezen dat in dit geval:

- het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging of aanvulling van de overeenkomst, die gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);
- de procedures die bij de voormelde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten worden nageleefd;
- ze bekendgemaakt moeten worden in het Belgisch Staatsblad.

Uit artikel 22, lid 3, van de overeenkomst blijkt dat de routetabel in de bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten. De Raad van State merkt op dat het voorontwerp van federale instemmingswet voorziet in de mogelijkheid dat een voorafgaande goedkeuring wordt verleend aan de wijzigingen die met toepassing van artikel 22, lid 3, van de overeenkomst in de bijlage bij de overeenkomst worden aangebracht.

Omwille van de rechtsduidelijkheid en eenvormigheid met de federale instemmingswet wordt beslist om het ontwerp van decreet alsnog in die zin aan te passen.

Daarnaast stelt de Raad dat het ontwerp van decreet zou kunnen worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht om aan het Vlaams Parlement de wijzigingen mee te delen binnen een vastgestelde termijn.

Omwille van de rechtsduidelijkheid en eenvormigheid met de federale instemmingswet wordt op dit voorstel niet ingegaan.

Bekendmaking van de normen waarnaar de overeenkomst verwijst

Tot slot merkt de Raad op dat in de overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die krachtens artikel 90 van de Conventie van Chicago worden aangenomen. De negentien bijlagen bij de Conventie van Chicago die de 'International Standards and Recommended Practices' vormen, werden niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO (International Civil Aviation Organization) tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie zijn, bij gebrek aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, deze bepalingen niet tegenstelbaar aan particulieren.

De Raad stelt dan ook dat het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago best op een horizontale manier dient te worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een geëigende wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.

Dit probleem werd voorgelegd op de werkgroep Gemengde Verdragen van 19 september 2017. De Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit neemt dit punt verder op. Het is een globaal probleem dat evenwel geen beletsel vormt voor de verderzetting van de instemmingsprocedure.

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

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

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

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

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

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

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

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

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET



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

DE VLAAMSE REGERING,

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

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

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

Brussel,

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

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



De heer Ben WEYTS
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn
Martelaarsplein 7
1000 Brussel

Contactpersoon

Frank Van Thillo
fvthillo@serv.be

ons kenmerk

MORA_BR_20170630_internationale luchtvaartovereenkomsten

Brussel

30 juni 2017

Advies internationale luchtvaartovereenkomsten

Mijnheer de minister

Op maandag 9 juni 2017 verzocht u de MORA om advies over de 28 voorontwerpen van decreet houdende instemming met de luchtvervoersovereenkomst met Algerije, Benin, Burkina Faso, Burundi, Colombia, Congo Brazzaville, Costa Rica, Ecuador, Egypte, Ethiopië, Gabon, Ghana, Ivoorkust, Kaapverdië, Kameroen, Liberia, Malediven, Mali, Mexico, Oman, Peru, Qatar, Rwanda, Seychellen, Sierra Leone, Tanzania, Thailand en Togo.

Internationale verdragen of overeenkomsten zijn niet alleen technisch en specifiek, zeer vaak is er jarenlange onderhandeling aan vooraf gegaan of kaderen ze in andere internationale verdragen. Een advies op het einde van het onderhandelings- en goedkeuringsproces, over voorontwerpen van decreet tot *instemming* met internationale verdragen of overeenkomsten, heeft dan vaak weinig zin. Op dat moment is er weinig tot geen mogelijkheid of bereidheid om ze nog aan te passen.

Omwille van deze beperkte beleidsimpact is de MORA van oordeel dat een uitgebreid technisch advies van weinig toegevoegde waarde is in deze fase van de besluitvorming. Mede door het wegvallen van de SARIV is er geen interactie met het Vlaams maatschappelijk middenveld geweest.

De MORA onderschrijft volledig het belang van een afsprakenkader in de internationale luchtvaart, maar dringt erop aan om de onderhandelingen hierover in de toekomst tijdiger, open en transparant te voeren naar de Vlaamse stakeholders toe. Voor sociale partners is het immers belangrijk de impact van dergelijke verdragen op de luchthavengemeenschap tijdig te kunnen inschatten. Het is onze overtuiging dat overleg tot meer kwalitatieve verdragen kunnen leiden. Het zou goed zijn moest het witboek '**open en wendbare overheid**' hierover concrete voorstellen formuleren.

Hoogachtend

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'DS', with a horizontal line underneath.

Daan Schalck
voorzitter

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 70.608/3
van 31 december 2021

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest
‘houdende instemming met de overeenkomst betreffende het
luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso,
ondertekend te Brussel op 5 juni 2018’

Op 2 december 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘houdende instemming met de overeenkomst betreffende het luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso, ondertekend te Brussel op 5 juni 2018’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 28 december 2021. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, staatsraad, voorzitter, Koen MUYLLE en Inge VOS, staatsraden, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 31 december 2021.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt tot instemming met de “Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso betreffende het luchtvervoer, ondertekend te Brussel op 5 juni 2018” (hierna: de Overeenkomst) (artikel 2 van het voorontwerp).

De bepalingen van de Overeenkomst zijn van toepassing op de Overeenkomstsluitende Partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en regelen, met inachtneming van de wetten en reglementen van de Overeenkomstsluitende Partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtverbindingen bedoeld in de als bijlage bij de Overeenkomst gevoegde ‘Routetabel’, die er integraal deel van uitmaakt.

BEVOEGDHEID

3. In advies 64.118/VR van 25 september 2018 over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Benin betreffende het luchtvervoer, gedaan te Cotonou op 9 januari 2018’,² heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State de volgende opmerking gemaakt:

“Zoals in de memorie van toelichting opgemerkt wordt, moet de Overeenkomst worden aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet en moet ze bijgevolg eveneens ter instemming worden voorgelegd aan de gewestparlementen.”³

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

² *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/001, 13; het ontwerp werd intussen op 31 januari 2019 door de Kamer aangenomen: *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/004.

³ *Voetnoot 1 van het aangehaalde advies*: Zie in die zin advies 57.108/VR, op 10 maart 2015 gegeven over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013’, *Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3039/001, 13 tot 19, alsook advies 57.109/VR, op 10 maart 2015 gegeven over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal betreffende het luchtvervoer, gedaan te Dakar op 18 januari 2013’, *Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3017/001, 13 tot 17, beide met verwijzing naar advies 52.638/VR, op 22 januari 2013 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 17 juli 2013 ‘houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006’, *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2015/1, 44 tot 50.

De Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (hierna: de ICBB) heeft er bij een beslissing van 15 februari 2017 uitzonderlijk mee ingestemd dat alleen de federale overheid de reeds geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden, zoals de Overeenkomst die thans voor advies voorligt, ondertekent. Uit de toelichting die de gemachtigde heeft verschaft, blijkt dat de beslissing inzake een exclusieve federale ondertekening bij wijze van uitzondering is toegestaan en dat ze tot doel had om een bestaande toestand te regulariseren voor een bepaald aantal al geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden. Hieruit zou evenwel niet mogen worden afgeleid dat de ICBB van oordeel zou zijn dat het om een exclusief federaal verdrag gaat.

Die zienswijze wordt bevestigd in het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV) van 16 februari 2017, waarin te lezen staat:

‘Teneinde het passief weg te werken gingen de leden van de ICBB ten uitzonderlijke titel akkoord met de ondertekening door de federale staat van de geparafeerde maar nog niet ondertekende bilaterale luchtvaartakkoorden (volgens formule 5), voor zover deze akkoorden na hun ondertekening beschouwd worden als gemengde verdragen. Voor de nieuwe bilaterale luchtvaartakkoorden wordt de geëigende procedure, t.t.z. de werkgroep gemengde verdragen, gevolgd voor de bepaling van het karakter.’⁴

Het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen is op 25 juli 2017 goedgekeurd door de ICBB.

Ofschoon hiermee kan worden ingestemd, onderstreept de afdeling Wetgeving het belang om de procedures, bepaald in het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale staat, de gemeenschappen en de gewesten ‘over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen’,⁵ correct en tijdig te volgen, met andere woorden voorafgaand aan de onderhandelingen en de ondertekening; zo niet bestaat het risico dat een verdrag niet kan worden geratificeerd, of geen uitwerking kan hebben in de Belgische rechtsorde.”

Die opmerking geldt ook voor het thans voorliggende voorontwerp van instemmingsdecreet.

⁴ Voetnoot 2 van het aangehaalde advies: Het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen moet wel nog door de ICBB worden goedgekeurd.

⁵ Voetnoot 3 van het aangehaalde advies: Zie de reeds vermelde adviezen 57.108/VR en 57.109/VR van 10 maart 2015, opmerking 2. Zie ook advies 57.106/VR/3 van 30 maart 2015, over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met het Verdrag van de Raad van Europa ter voorkoming van terrorisme, gedaan te Warschau op 16 mei 2005’, opmerkingen 4.2 tot 4.4, *Parl.St.* Kamer 2016-17, nr. 54-2435/001, 29 - 30.

OVEREENSTEMMING MET HET EUROPESE RECHT

4. In de tweede overweging van verordening (EG) nr. 847/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 ‘inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten inzake luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen’ wordt op het volgende gewezen:

“Volgens het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in de zaken C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 en C-476/98 is de Gemeenschap als enige bevoegd inzake de diverse aspecten van dergelijke overeenkomsten.”

Bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn procedures ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidstaten die het mogelijk maken die bevoegdheidsverdeling in acht te nemen bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, heeft de gemachtigde bevestigd dat de procedures die zijn ingesteld bij verordening (EG) nr. 847/2004 werden gevolgd.

PROCEDURE TOT WIJZIGING VAN DE OVEREENKOMST EN PROCEDURE TOT WIJZIGING VAN DE VLEGROUTES

5.1. De artikelen 20 en 22 van de Overeenkomst voorzien in procedures tot wijziging van de Overeenkomst en de in bijlage ervan opgenomen Routetabel.

5.2. Artikel 22, lid 2, bepaalt dat de wijzigingen van de Overeenkomst “voorlopig van kracht [worden] op de datum van hun ondertekening totdat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd”. Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van het Parlement hebben verkregen.

Met een voorlopige toepassing van een wijziging van de Overeenkomst wordt vooruitgelopen op de instemming van het parlement en wordt het parlement voor de keuze gesteld om ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel, in geval van niet-bekrachtiging, de Belgische Staat in een netelige positie te plaatsen tegenover de medeondertekenaar van de Overeenkomst. Dat is een beperking van het recht van het parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

Bovendien kunnen moeilijkheden ontstaan doordat een wijziging van de Overeenkomst geen uitwerking kan hebben in het interne recht vooraleer het parlement zijn instemming heeft verleend, ook al bevestigt die instemming wat eerder tot stand is gekomen.⁶

⁶ Dat is enkel niet het geval indien het bestaande juridische kader reeds voldoende rechtsgrond biedt voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk.

Het verdient dan ook aanbeveling in de toekomst te vermijden dat in een verdrag bepalingen worden opgenomen betreffende de voorlopige toepassing van de wijzigingen van dat verdrag.⁷

5.3. Wat de wijzigingen betreft die met toepassing van de artikelen 20, lid 2, en 22, lid 2, in de Overeenkomst worden aangebracht, moet bovendien worden opgemerkt:

- dat die overeenkomsten, net zoals de Overeenkomst die ze wijzigen of aanvullen, gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);
- dat bij het tot stand komen ervan de procedures die bij de voormelde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten worden nageleefd;
- dat ze, net zoals de Overeenkomst, bekendgemaakt moeten worden in het Belgisch Staatsblad.⁸

5.4. Voorts blijkt uit artikel 22, lid 3, van de Overeenkomst dat de bijlage bij die Overeenkomst kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten. Die bijlage bepaalt voor welke vliegroutes de in de Overeenkomst vastgelegde exploitatierechten gelden.

In tegenstelling tot het voorontwerp van federale instemmingswet met de Overeenkomst waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, advies 65.299/4 van 25 februari 2019 heeft gegeven, voorziet het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet niet in de mogelijkheid dat een voorafgaande goedkeuring wordt verleend aan de wijzigingen die met toepassing van artikel 22, lid 3, van de Overeenkomst in de bijlage bij de Overeenkomst worden aangebracht.⁹ Bijgevolg zal het Vlaams Parlement overeenkomstig artikel 167, § 3, van de Grondwet zijn instemming moeten verlenen met de wijzigingen die in de Bijlage bij de Overeenkomst worden aangebracht overeenkomstig artikel 22, lid 3, ervan.

Bovendien gelden de opmerkingen die hierboven in opmerking 5.3 zijn gemaakt eveneens voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 22, lid 3, in de bijlage van de Overeenkomst worden aangebracht.

⁷ Zie in dezelfde zin advies 57.663/4 van 6 juli 2015 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 februari 2016 'houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Regering van de Staat Israël, anderzijds, gedaan te Luxemburg op 10 juni 2013' en de aldaar aangehaalde adviezen, *Parl.St.* Kamer 2015-16, nr. 54-1514/001, 15-19.

⁸ Zie in die zin advies 57.108/VR, *l.c.*, met verwijzing naar advies 50.621/3 van 13 december 2011 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juli 2013 'houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005', *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28; advies 54.630/VR, op 14 januari 2014 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 25 april 2014 'houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Albanië betreffende het internationaal wegvervoer, ondertekend in Tirana op 25 april 2006', *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2444/1, 27-35.

⁹ Over die mogelijkheid zie opmerking 4.4 van adv.RvS 65.299/4 van 25 februari 2019 over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso betreffende het luchtvervoer, gedaan te Brussel op 5 juni 2018'.

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

6. In de Overeenkomst is herhaaldelijk sprake van het Verdrag “inzake de Internationale Burgerluchtvaart”, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 (hierna genoemd: het Verdrag van Chicago) of naar de bijlagen ervan.

De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de “International Standards and Recommended Practices” (artikelen 38, 54, I), en 90 van het Verdrag van Chicago). Die bijlagen zijn niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

In dit verband dient erop te worden gewezen dat die bepalingen, volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, in beginsel niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen.¹⁰

Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, zou alleen dan geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen¹¹ bekendgemaakt moeten worden of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking¹² voorzien had, wat thans niet het geval is¹³.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

¹⁰ Cass. 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. VERHOEVEN.

¹¹ Regels uitgevaardigd door organen van internationale instellingen kunnen immers in het interne recht bindend verklaard worden doordat ze bekendgemaakt zijn in het publicatieblad dat door die instellingen uitgegeven wordt, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, “L’application du droit international par le juge administratif”, *APT*, 1998, 95). Zie evenwel advies 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 ‘houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in ‘s-Gravenhage op 17 juni 2008’, *Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66.

¹² Zie in dat verband advies 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 ‘betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart’, *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 53-3381/001, 12-13.

¹³ Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS (7e kamer) 10 juni 2005, nr. 145.819, NV Heli Service Belgium.

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

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

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING 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 betreffende het luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso, ondertekend te Brussel op 5 juni 2018, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen aan de bijlage bij de overeenkomst, die met toepassing van artikel 22, lid 3, van de overeenkomst betreffende het luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso, ondertekend te Brussel op 5 juni 2018, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel, 21 januari 2022.

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

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGEN:

- Nederlandse vertaling van de overeenkomst
- Franse tekst van de overeenkomst

Nederlandse vertaling

**OVEREENKOMST
TUSSEN BURKINA FASO
EN
HET KONINKRIJK BELGIË
BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER**

INHOUDSTAFEL

PREAMBULE

- Artikel 1 : Begripsomschrijvingen
- Artikel 02 : Verlening van rechten
- Artikel 03 : Aanwijzing voor het exploiteren van diensten
- Artikel 04 : Vergunning voor de exploitatie van de diensten
- Artikel 05 : Intrekking of opschorting van een vergunning tot exploitatie van diensten
- Artikel 06 : Toepassing van wetten en voorschriften
- Artikel 07 : Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen en vergunningen
- Artikel 08 : Veiligheid van de luchtvaart
- Artikel 09 : Beveiliging van de luchtvaart
- Artikel 10 : Gebruiksvergoedingen
- Artikel 11 : Grondafhandeling
- Artikel 12 : Vrijstelling van douanerechten
- Artikel 13 : Principes voor het exploiteren van de diensten
- Artikel 14 : Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes
- Artikel 15 : Tarieven
- Artikel 16 : Personeel
- Artikel 17 : Handelsactiviteiten
- Artikel 18 : Uitwisseling van informatie
- Artikel 19 : Goedkeuring van de programma's
- Artikel 20 : Overleg
- Artikel 21 : Regeling van geschillen
- Artikel 22 : Wijzigingen
- Artikel 23 : Beëindiging
- Artikel 24 : Registratie
- Artikel 25 : Inwerkingtreding

OVEREENKOMST
TUSSEN BURKINA FASO
EN
HET KONINKRIJK BELGIË
BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER

DE REGERING VAN BURKINA FASO

EN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

HIERNA OVEREENKOMSTSLUITENDE PARTIJEN GENOEMD;

VERLANGENDE de ontwikkeling van luchtdiensten tussen hun onderscheiden grondgebieden te bevorderen en in de grootst mogelijk mate, de internationale samenwerking in deze sector voort te zetten;

VERLANGENDE op deze Overeenkomst de principes en bepalingen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart en zijn Bijlagen dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld, toe te passen;

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

EERSTE ARTIKEL

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlagen, hebben de woorden en uitdrukkingen hierna de volgende betekenis:

- a) **"Verdrag"**: het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld met alle Bijlagen die krachtens artikel 90 van dat Verdrag zijn aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens artikel 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen bekrachtigd werden;
- b) **"Luchtvaartautoriteiten"**: voor Burkina Faso, het Ministerie belast met de Burgerluchtvaart en voor België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, of in beide gevallen, iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde Autoriteiten worden vervuld;
- c) **"Aangewezen luchtvaartmaatschappij"**: een luchtvaartmaatschappij die door de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij met name is aangewezen als gekozen instrument voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten.
- d) **"Grondgebied"** heeft dezelfde betekenis die het is toegekend in artikel 2 van het Verdrag.
- e) **"Luchtdienst", "Internationale Luchtdienst", "Luchtvaartmaatschappij" en "Landing voor andere dan verkeersdoeleinden"** hebben onderscheidenlijk dezelfde betekenis die hen is toegekend in artikel 96 van het Verdrag.
- f) **"Boorduitrustingsstukken", "Boordproviand" en "Reserveonderdelen"** hebben onderscheidenlijk dezelfde betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.
- g) **"Tarieven"**: de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht alsook de voorwaarden die erop van toepassing zijn, met inbegrip van de commissies en andere bijkomende vergoedingen voor de uitgifte of de verkoop van vervoerbewijzen, maar met uitsluiting van de vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post.
- h) **"Overeengekomen diensten"**: de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.
- i) **"Overeenkomst"**: deze Overeenkomst, met haar Bijlagen en alle wijzigingen aan de Overeenkomst of de Bijlagen die krachtens de bepalingen van deze Overeenkomst worden overeengekomen;
- j) **"Gedeelde vluchtcodes"** betekent een operatie waarbij een aangewezen maatschappij de lettercode en het vluchtnummer van een andere maatschappij samen met haar lettercode en vluchtnummer gebruikt;
- k) **"Verandering van vliegtuigtype"** betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan deze gebruikt op een ander deel van de route worden ingezet;

- l) De verwijzingen in deze Overeenkomst naar onderdanen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de onderdanen van de Lidstaten van de Europese Gemeenschap.
- m) De verwijzingen in deze Overeenkomst naar de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België werden aangewezen.
- n) De verwijzingen in deze Overeenkomst naar onderdanen van Burkina Faso dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de onderdanen van de Lidstaten van de UEMOA.
- o) De verwijzingen in deze Overeenkomst naar de luchtvaartmaatschappijen van Burkina Faso dienen te worden verstaan als verwijzingen naar de luchtvaartmaatschappijen die door Burkina Faso werden aangewezen.

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, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten wordt geacht aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht of post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

AANWIJZING VOOR HET EXPLOITEREN VAN DIENSTEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een of meerdere luchtvaartmaatschappijen schriftelijk aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes. Deze aanwijzingen zullen door middel van een diplomatieke nota worden bevestigd.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij schriftelijk in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen. Deze intrekking zal via diplomatieke weg worden bevestigd.

3. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen behoudt zich het recht voor om een multinationale maatschappij als zijn aangewezen luchtvaartmaatschappij aan te wijzen overeenkomstig de bepalingen van de Artikels 77 en 79 van het Verdrag van Chicago, voor zover dit gebeurt in overeenstemming met de bepalingen van artikel 4 en 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 4

VERGUNNING VOOR DE EXPLOITATIE VAN DE DIENSTEN

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een van de Overeenkomstsluitende Partij ingevolge Artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van haar wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen, de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor deze luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen, voor zover:
 - 1.1. In het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op Belgisch grondgebied op grond van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Europees Gemeenschapsrecht beschikt en ;
 - ii. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant en dat de bevoegde Luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing.
 - 1.2. In het geval van een door Burkina Faso aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. de aangewezen luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van Burkina Faso overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de UEOMA en over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de UEOMA beschikt en ;
 - ii. een daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij uitgeoefend en in stand gehouden wordt door de Lidstaat van de UEOMA die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant en dat de bevoegde Luchtvaartautoriteit duidelijk geïdentificeerd is in de aanwijzing.
2. Na ontvangst van deze vergunningen mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten aanvangen, mits de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en voor zover de tarieven volgens het bepaalde in artikel 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 van het Verdrag worden uitgevoerd.

ARTIKEL 5**INTREKKING OF OPSCHORTING VAN EEN VERGUNNING TOT EXPLOITATIE
VAN 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:
 - a) indien de betrokken maatschappijen 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;
 - b) indien de betrokken maatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
 - c) indien de betrokken maatschappijen de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij niet naleven.
- 1.1. In het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van België is gevestigd krachtens het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig het Gemeenschapsrecht; of
 - ii. indien er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant of dat de bevoegde Luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is geïdentificeerd;
- 1.2. In het geval van een door Burkina Faso aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van Burkina Faso is gevestigd overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de UEOMA en geen geldige exploitatievergunning bezit overeenkomstig de wetgeving van de UEOMA en;
 - ii. indien er geen daadwerkelijke reglementaire controle op de aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt uitgeoefend of in stand gehouden door de Lidstaat van de UEOMA die verantwoordelijk is voor het afleveren van haar bewijs luchtvaartexploitant of de bevoegde Luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is geïdentificeerd.
2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 20 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6**TOEPASSING VAN WETTEN EN VOORSCHRIFTEN**

1. De wetten en voorschriften van de ene 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 op 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 vracht en post in doorreis te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van eerstbedoelde 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 leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 7**BEWIJZEN EN VERGUNNINGEN**

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

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

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 20 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 8

VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

1. 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 heeft plaats binnen 30 dagen na dat verzoek.
2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat 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 (intrekking, opschorting of wijziging van de vergunningen tot exploitatie).
3. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of krachtens een huur- of bevrachtingscontract, voor rekening van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit Artikel "platforminspectie" genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.
4. 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, voor de toepassing van Artikel 33 van het Verdrag van Chicago, vast te stellen dat de voorschriften op grond waarvan het bewijs of de vergunningen met betrekking tot dat luchtvaartuig of tot de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of de voorwaarden waaronder het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan noch hoger liggen dan de volgens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen.

5. 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 lid 3 hierboven door de vertegenwoordiger van deze luchtvaartmaatschappij geweigerd wordt, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 4 hierboven ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.
6. 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.
7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met het lid 2 en 6 hierboven wordt opgeheven zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 9

BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun wederzijdse verplichting om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, om er de beveiliging van te verzekeren integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst. Zonder het geheel van hun rechten en verplichtingen krachtens het internationaal recht te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montréal op 23 september 1971 en het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montréal op 24 februari 1988.
2. De Overeenkomstsluitende partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerlijke 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 burgerluchtvaart, te voorkomen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen van het Verdrag, in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen, de exploitanten die hun hoofdzetel op hun grondgebied hebben en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart.
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 inzake de Internationale Burgerluchtvaart, in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen voor de Partijen van toepassing zijn; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdzetel voor hun exploitatie of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben of, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die op zijn grondgebied gevestigd zijn krachtens het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en die een geldige exploitatievergunning hebben in overeenstemming met het Europees Gemeenschapsrecht, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.
5. In het geval van Burkina Faso moeten de exploitanten van luchtvaartuigen die op zijn grondgebied gevestigd zijn krachtens het Verdrag tot oprichting van de UEOMA en die een geldige exploitatievergunning hebben in overeenstemming met de wetgeving van de Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.
6. Wanneer zich een geval of dreiging van geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, verlenen de 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 redelijke gronden heeft om te geloven dat de andere Overeenkomstsluitende de beveiligingsmaatregelen van deze Overeenkomst niet heeft nageleefd, kunnen de Luchtvaartautoriteiten van de eerste Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt tussen beide Overeenkomstsluitende Partijen binnen de veertien (14) dagen na het verzoek, heeft elke Overeenkomstsluitende Partij het recht exploitatievergunningen en technische vergunningen van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij in te trekken, te beperken of voorwaarden eraan te verbinden. Bij dringende noodzaak kunnen de Overeenkomstsluitende Partijen een voorlopige actie voor het verstrijken van de termijn van veertien (14) dagen ondernemen.

ARTIKEL 10**GEBRUIKSVERGOEDINGEN**

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

ARTIKEL 11**GRONDAFHANDELING**

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

ARTIKEL 12**VRIJSTELLING VAN DOUANERECHTEN**

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke taksen en rechten op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische voorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand en andere artikelen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die de overeengekomen diensten exploiteren, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappijen voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspreid.

2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen:
 - a. die worden ingevoerd in het grondgebied van één Overeenkomstsluitende Partij door of voor rekening van de maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - b. die aan boord worden gehouden van het luchtvaartuig bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c. die aan boord worden genomen van het luchtvaartuig van de maatschappij van één van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die bestemd zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

Indien deze goederen niet worden gebruikt of geheel verbruikt, mogen ze niet door de eigenaar van de vlag binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, worden binnengebracht.

3. De normale uitrustingen, het materiaal en de voorraden die zich aan boord bevinden van de luchtvaartuigen van één der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dergelijk geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of bij de douane worden aangegeven.
4. Bagage en vracht 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 lid 1 van dit artikel.

ARTIKEL 13

PRINCIPES VOOR HET EXPLOITEREN VAN DIENSTEN

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij het exploiteren 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 worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes, en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen van eindbestemming van het verkeer.
4. Vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:
 - a. de vervoereisen naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
 - b. de vervoereisen van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met de andere vervoerdiensten ingericht door de luchtvaartmaatschappijen van de Staten van dit gebied; en
 - c. de eisen welke de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.

ARTIKEL 14

VERANDERING VAN Vliegtuigtype EN GEDEELE VLUCHTCODES

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

ARTIKEL 15

TARIEVEN

8. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op één der in de Bijlage omschreven routes een tarief of tarieven vaststelt.
2. De tarieven voor vervoer voor de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en het belang van de gebruikers.

3. Onverminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de secties van de overeengekomen diensten waar zij vijfdevrijheidsverkeersrechten uitoefenen, hetzelfde tarief bieden als de luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierdevrijheidsrechten uitoefenen op die secties.

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

4. De Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen niettemin tarieven afkeuren wanneer deze tarieven onredelijk discriminatoir, overdreven hoog of beperkend zijn wegens misbruik van machtspositie of kunstmatig laag worden gehouden door subsidies of directe of indirecte steunmaatregelen, of tot dumping kunnen leiden.

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. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften 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 het eerste lid 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**HANDELSACTIVITEITEN**

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht op basis van wederkerigheid, kantoren voor de promotie en de verkoop van luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vestigen.
2. Op basis van wederkerigheid hebben het beheer-, exploitatie en commercieel personeel alsook alle andere gespecialiseerde personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de luchtdiensten van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij het recht op toegang en verblijf op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij geeft, op basis van wederkerigheid, aan het nodige personeel van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, toegang op haar grondgebied tot de luchthaven en tot de zones in verband met de exploitatie van de luchtvaartuigen, de bemanningen, de passagiers en de vracht van een luchtvervoerder van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
4. Elke Overeenkomstsluitende Partij kent, op basis van wederkerigheid, aan de aangewezen luchtvervoerder(s) van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht toe, bijkomend door de aangewezen luchtvervoerder(s) van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor haar (hun) activiteiten vereist personeel, op haar grondgebied binnen te brengen en te laten verblijven, gedurende korte periodes die negentig (90) dagen niet overschrijden.
5. De Overeenkomstsluitende Partijen zorgen ervoor dat de passagiers, van om het even welke nationaliteit, vliegbiljetten bij de luchtvervoerder van hun keuze kunnen kopen in de plaatselijke valuta of naar goedgevonden in een door de luchtvervoerder aanvaarde vrij inwisselbare valuta. Deze beginsels gelden ook voor het vervoer van vracht.
6. Op basis van wederkerigheid heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vliegbiljetten voor het vervoer van passagiers en vracht in de plaatselijke valuta of in iedere vrij inwisselbare valuta in haar eigen kantoren of via door haar naar keuze erkende vertegenwoordigers te verkopen. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij hebben bijgevolg het recht naar keuze nominatieve bankrekeningen in de valuta van de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij of in iedere vrij inwisselbare valuta op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te openen en te behouden.
7. In het raam van de exploitatie of het aanbod van toegelaten diensten op de overeengekomen routes, op voorwaarde dat alle luchtvaartmaatschappijen, partijen bij zulke overeenkomsten, over de geschikte vergunningen beschikken en aan de normaal op deze overeenkomsten van toepassing zijnde criteria voldoen, mag elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij handelssamenwerkingsakkoorden, inzonderheid over de reservering van capaciteit, gedeelde codes en verhuring sluiten:
 - i. met een luchtvaartmaatschappij of verschillende luchtvaartmaatschappijen van de ene of andere Overeenkomstsluitende Partij; en

- ii. met een luchtvaartmaatschappij of verschillende luchtvaartmaatschappijen van een derde land.

Voor elk verkocht biljet zal op het ogenblik van de verkoop aan de aankoper worden meegedeeld welke luchtvervoerder op elk gedeelte van de route de luchtdienst zal uitvoeren.

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

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

ARTIKEL 18

UITWISSELING VAN INFORMATIE

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 dienstabellen.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zoveel van te voren als mogelijk, aan de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan geëist worden om ten aanzien van de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen, bezorgen.

ARTIKEL 19**GOEDKEURING VAN DE PROGRAMMA'S**

1. De dienstregelingen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij zullen aan de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor goedkeuring worden voorgelegd.
2. Deze dienstregelingen worden uiterlijk dertig (30) dagen vóór het aanvangen van de exploitatie voorgelegd. Deze dienstregelingen omvatten onder meer de geregelde vluchten, hun frequentie, het type van luchtvaartuig, hun configuratie en het aantal stoelen ter beschikking van het publiek. Deze termijn van dertig (30) dagen kan, in bepaalde gevallen, worden ingekort, onder voorbehoud dat de Luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen daarmee instemmen.
3. Elke wijziging van de goedgekeurde dienstregelingen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij zal aan de Luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor goedkeuring worden voorgelegd.

ARTIKEL 20**OVERLEG**

1. De Luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen zo vaak als het nodig geacht is, overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren inzake alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging van de beginsels en bepalingen van deze Overeenkomst. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg van een Overeenkomstsluitende Partij.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken voor de interpretatie van de bepalingen van deze Overeenkomst of wanneer ze het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst of van haar Bijlage te wijzigen of te amenderen. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de Luchtvaartautoriteiten. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg van een Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 21**REGELING VAN GESCHILLEN**

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 rechtstreekse onderhandelingen tussen de Luchtvaartautoriteiten te regelen, overeenkomstig de bepalingen van artikel 20 van deze Overeenkomst.

2. Indien de Luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen een regeling te treffen, kan naar een oplossing voor het geschil via diplomatiek overleg worden gezocht. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek tot overleg van een Overeenkomstsluitende Partij.
3. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen zoals bedoeld in het eerste en tweede lid van dit artikel, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een door overleg gekozen persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsrecht bestaande uit drie leden. In dat geval wijst elke Overeenkomstsluitende Partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter, die geen onderdaan van een van de Overeenkomstsluitende Partijen mag zijn, wordt door de twee andere scheidsrechters gekozen en zal het scheidsrecht voorzitten.

Elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip 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; de derde scheidsrechter wordt aangewezen binnen zestig (60) dagen die volgen op de aanwijzing van de eerste twee scheidsrechters. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter aan te wijzen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsrechter of naargelang het geval, meerdere scheidsrechters te benoemen.

4. Het scheidsrecht legt in alle vrijheid zijn procedureregels vast. De kosten van de nationale scheidsrechters zijn ten laste van de Overeenkomstsluitende Partijen die ze hebben aangewezen. Alle andere kosten van het scheidsrecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.
5. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing na te komen.
6. Als één der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft een beslissing die krachtens het derde lid van dit artikel tot stand is gekomen na te leven en zo lang ze daarin volhardt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij elk recht of voorrecht dat krachtens deze Overeenkomst werd verleend, beperken, weigeren of opheffen.

ARTIKEL 22

WIJZIGINGEN

1. Indien na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, een algemeen multilateraal verdrag betreffende dezelfde materies beide Overeenkomstsluitende Partijen bindt, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen overleg plegen overeenkomstig artikel 19 van deze Overeenkomst teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van dit multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst en te oordelen of deze Overeenkomst moet worden gewijzigd om met dit multilaterale verdrag rekening te houden.

2. Krachtens de bepalingen van artikel 20 worden de door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen amendementen of wijzigingen van deze Overeenkomst voorlopig van kracht op de datum van hun ondertekening totdat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.
3. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de Routetabel in de Bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling, met het akkoord van de Luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 23

BEËINDIGING

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde schriftelijk en via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Overeenkomst eindigt twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming vóór 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 24

REGISTRATIE

Deze Overeenkomst wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

ARTIKEL 25**INWERKINGTREDING**

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen geeft de andere partij kennis dat voldaan is aan de wat haar betreft vereiste grondwettelijke procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, die in werking treedt de eerste dag van de tweede maand die volgt op de ontvangst van de tweede kennisgeving.

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

GEDAAN TE Brussel, op 5 juni 2018, in twee originele exemplaren, in de Franse taal.

in twee originele exemplaren, in de Franse taal

VOOR HET KONINKRIJK BELGIË:

VOOR BURKINA FASO:

Didier REYNDERS
Minister van Buitenlandse en Europese
Zaken

Alpha BARRY
Minister van Buitenlandse Zaken en
Samenwerking

BIJLAGE**ROUTETABELLEN**

Beide delegaties hebben de volgende Routetabellen goedgekeurd.

I. ROUTES VAN BURKINA FASO

Punten vanaf BURKINA FASO	Tussenliggende punten	PUNTEN IN BELGIË	verder gelegen punten
Alle punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

II. ROUTES VAN HET KONINKRIJK BELGIË

Punten vanaf België	Tussenliggende punten	PUNTEN IN BURKINA FASO	verder gelegen punten
Alle punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

ACCORD
ENTRE
LE ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE BURKINA FASO
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

TABLE DES MATIERES**PREAMBULE**

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

**ACCORD
ENTRE
LE ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE BURKINA FASO
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN**

LE ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE BURKINA FASO

DENOMMES CI-APRES PARTIES CONTRACTANTES;

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

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

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE PREMIER**DEFINITIONS**

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

- a) **"Convention"**: la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 07 décembre 1944, y compris toutes les Annexes adoptées selon l'article 90 de ladite Convention et tout autre amendement à cette Convention ou à ses Annexes intervenu selon les articles 90 et 94 pour autant que ces amendements et Annexes aient été adoptés par les deux Parties contractantes.
- b) **"Autorités aéronautiques"**: en ce qui concerne le Burkina Faso, le Ministère en charge de l'Aviation Civile et en ce qui concerne la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports ou dans les deux cas, toute autre personne ou organisme habilité à assumer les fonctions exercées par lesdites Autorités.
- c) **"Entreprise de transport aérien désignée"**: une entreprise de transport aérien que les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront nommément désignée comme étant l'instrument choisi pour exploiter les services aériens convenus.
- d) **"Territoire"** : a la même signification que celle qui lui a été donnée dans l'article 2 de la Convention.
- e) **"Service aérien", "Service aérien international", "Entreprises de transport aérien", "Escale non commerciale"**: ont les mêmes significations que celles qui leur sont respectivement données dans l'article 96 de la Convention.
- f) **"Equipeement de bord", "Provision de bord", "Pièces de rechange"** ont les mêmes significations que celles qui leur sont respectivement données dans l'Annexe 9 de la Convention.
- g) **"Tarifs"**: les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.
- h) **"Services convenus"**: les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe au présent Accord.
- i) **"Accord"**: le présent Accord, ses Annexes et toutes modifications à l'Accord ou à ses Annexes convenues conformément aux dispositions du présent Accord.
- j) **"Partage de code"** signifie une opération effectuée par une entreprise désignée en utilisant les lettres de code et le numéro de vol d'une autre entreprise conjointement à sa lettre de code et son numéro de vol.
- k) **"Rupture de charge"** signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section.

- l) Les références faites dans le présent accord aux ressortissants du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de la Communauté européenne.
- m) Les références faites dans le présent accord aux entreprises de transport aérien désignées du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique.
- n) Les références faites dans le présent Accord aux ressortissants du Burkina Faso s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de l'UEMOA.
- o) Les références faites dans le présent Accord aux entreprises de transport aérien du Burkina Faso s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Burkina Faso.

ARTICLE 2

OCTROI DE DROITS

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

ARTICLE 3

DESIGNATION POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES

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

ARTICLE 4**AUTORISATION D'EXPLOITATION DES SERVICES**

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties contractantes aux termes de l'Article 3 du présent Accord, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées, pour autant que:
 - 1.1. Dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la Belgique.
 - i. L'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire belge en vertu du Traité instituant la Communauté européenne et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire européen et;
 - ii. Un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'Etat membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'Autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
 - 1.2. Dans le cas d'une entreprise désignée par le Burkina Faso.
 - i. L'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire burkinabé en vertu du Traité instituant l'UEMOA et possède une licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'UEMOA et;
 - ii. Un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée soit exercé et maintenu par l'Etat membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'Autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation.
2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord et que les services soient assurés au moyen d'aéronefs qui sont au moins conformes aux dispositions de l'Annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre III de la Convention.

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

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

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

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

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

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

- i. L'entreprise de transport aérien désignée n'est pas établie sur le territoire burkinabé en vertu du Traité instituant l'UEMOA et ne possède pas une licence d'exploitation valable conformément à la législation de l'UEMOA et;
- ii. Le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien désignée n'est pas exercé ou maintenu par l'Etat membre de l'UEMOA responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'Autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.

- 2.** A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après consultations avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément à l'article 20 du présent Accord.

ARTICLE 6

APPLICATION DES LOIS ET REGLEMENTS

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

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante et par leurs équipages et leurs passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

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

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

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

ARTICLE 7

CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

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

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

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 20 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.

ARTICLE 8

SECURITE DE L'AVIATION

1. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie Contractante. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.

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

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

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef, exploité par ou pour le compte d'une compagnie aérienne d'une Partie Contractante, pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3 ci-dessus est refusé par un représentant de cette compagnie aérienne, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 4 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.
6. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre Partie Contractante dans le cas où l'une des Parties Contractantes parvient à la conclusion à la suite, d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou de toute autre manière, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.
7. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 2 et 6 ci-dessus sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

ARTICLE 9**SURETE DE L'AVIATION**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes ne réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes conviennent d'agir en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux Infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 Septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à la Haye le 16 Décembre 1970, la Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 Septembre 1971, et le Protocole pour la suppression des actes illicites de violence dans les aéroports servant l'aviation civile internationale, signée à Montréal le 24 Février 1988.
2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'Aviation Civile.
3. Les Parties contractantes doivent se conformer aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux dites Parties, elles doivent exiger des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile.
4. Les Parties contractantes dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux dites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire ou, dans le cas du Royaume de Belgique, des exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu du Traité établissant la Communauté européenne et ayant des licences d'exploitation valides conformément au droit communautaire européen.
5. Dans le cas du Burkina Faso, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu du traité instituant l'UEMOA et ayant des licences d'exploitation valides conformément à la législation de l' Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
6. En cas d'incident, ou de menace d'incident, de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes conviennent de s'entraider en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

7. Au cas où une Partie contractante a des raisons valables de croire que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions de sécurité d'aéronef de cet Accord, les Autorités Aéronautiques d'une des Parties contractantes pourront immédiatement inviter les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie contractante à des négociations. Dans le cas où les deux Parties n'arrivent pas à s'entendre après un délai de quinze (15) jours, après la date de déposition de cette demande, chacune des Parties contractantes a le droit de retirer, limiter ou imposer des conditions d'autorisation d'exploitation et de permissions techniques de l'une ou de plusieurs entreprises aériennes de cette Partie. En cas d'urgence, les Parties contractantes peuvent prendre une action provisoire avant l'expiration des quinze (15) jours.

ARTICLE 10

REDEVANCES D'USAGE

1. Les redevances d'usage appliquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevées que celles qui sont appliquées à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services internationaux analogues.
2. Chaque Partie contractante encouragera la tenue de consultations entre ses Autorités compétentes pour percevoir les redevances d'usage et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les redevances d'usage devraient être notifiées avec un préavis raisonnable.

ARTICLE 11

ASSISTANCE EN ESCALE

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

ARTICLE 12**EXONERATION DES DROITS DE DOUANE**

1. Chaque Partie Contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des entreprises et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces entreprises désignées.
2. Les exonérations visées par cet article seront applicables aux objets cités à son paragraphe 1 :
 - a. introduits sur le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte de la compagnie de l'autre Partie contractante;
 - b. retenus à bord de l'aéronef à l'arrivée ou au départ sur le territoire de l'autre Partie contractante;
 - c. mise à bord de l'aéronef de la compagnie d'une Partie contractante à partir du territoire de l'autre Partie contractante et affectés à l'exploitation des services agréés.

Si ces objets ne sont pas utilisés ou entièrement consommés, ils ne doivent pas être introduits par le propriétaire du pavillon sur le territoire de la Partie contractante garantissant l'exonération.
3. Les équipements normaux ainsi que le matériel et les approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des Autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites Autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration en douane.
4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.
5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties contractantes ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 13**PRINCIPES REGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES**

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

ARTICLE 14**RUPTURE DE CHARGE ET PARTAGE DE CODE**

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

ARTICLE 15**TARIFS**

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

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

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

ARTICLE 16**PERSONNEL**

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

4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

ARTICLE 17

ACTIVITES COMMERCIALES

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

- i. avec un ou plusieurs transporteurs aériens de l'une ou l'autre des Parties contractantes; et
- ii. avec un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers.

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

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

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

ARTICLE 18

ECHANGE D'INFORMATION

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

ARTICLE 19**APPROBATION DES PROGRAMMES**

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

ARTICLE 20**CONSULTATIONS**

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

ARTICLE 21**REGLEMENTS DES DIFFERENDS**

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes entre les Autorités aéronautiques, conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord.
2. Si les Autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à un accord, le règlement du différend peut être recherché par voie de consultations diplomatiques. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande de consultations émanant d'une Partie contractante.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article, elles peuvent soit convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme désigné d'un commun accord soit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres. Dans ce cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre; le troisième arbitre, qui ne doit pas être ressortissant d'une des Parties contractantes, est désigné par ces deux arbitres et exerce les fonctions de président du tribunal.

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

4. Le tribunal d'arbitrage fixe librement ses règles de procédure. Les frais des arbitres nationaux sont à la charge des Parties contractantes qui les ont désignés. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.
5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article.
6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en vertu du paragraphe 3 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou abroger tout droit ou privilège accordé en vertu du présent Accord.

ARTICLE 22

MODIFICATIONS

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

ARTICLE 23**DENONCIATION**

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

ARTICLE 24**ENREGISTREMENT**

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

ARTICLE 25**ENTREE EN VIGUEUR**

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

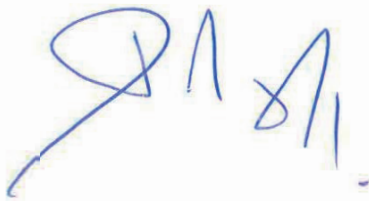
EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT A Bruxelles, le 5 juin 2018, en deux originaux, chacun en langue française.

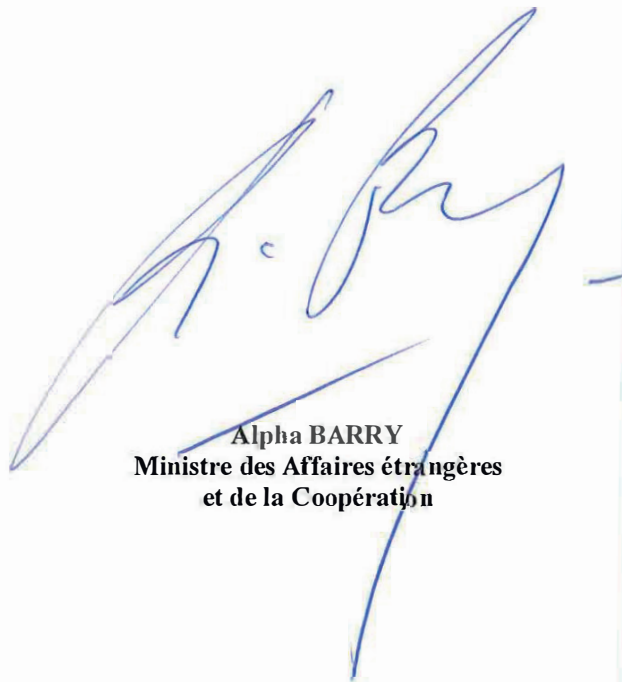
En deux originaux, chacun en langue française.

POUR LE ROYAUME DE BELGIQUE:

POUR LE BURKINA FASO:



Didier REYNDERS
Ministre des Affaires étrangères
et européennes



Alpha BARRY
Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération

ANNEXE**TABLEAUX DE ROUTES**

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

I. ROUTES DU BURKINA FASO

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

II. ROUTES DU ROYAUME DE BELGIQUE

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