

OVEREENKOMST

TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK MALI

BETREFFENDE HET LUCHTVERVOER

INHOUDSTAFEL

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

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

enerzijds

en

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK MALI

anderzijds

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

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

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

Zijn het volgende overeengekomen:

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

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

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

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

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

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

Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

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

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van de diensten

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

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

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

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

ARTIKEL 5

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

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

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij

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

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

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

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

ARTIKEL 7

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid, vergunningen en veiligheid

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

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

weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

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

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

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

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

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

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

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

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

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

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

ARTIKEL 9

Gebruiksvergoedingen

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

diensten uitvoert .

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

ARTIKEL 10

Grondafhandeling

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

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

ARTIKEL 11

Vrijstelling van douanerechten en taken

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

andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle opeisbare douanerechten of taksen.

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

ARTIKEL 12

Capaciteit

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

ARTIKEL 13

Goedkeuring van de programma's

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

ARTIKEL 14

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

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

ARTIKEL 15

Tarieven

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

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

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

ARTIKEL 16

Personeel

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

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

ARTIKEL 17

Verkoop en inkomsten

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

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

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

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

ARTIKEL 18

Informatie-uitwisseling

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

ARTIKEL 19

Overleg

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

ARTIKEL 20

Geschillenregeling

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

scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsrechters.

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

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

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

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

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

ARTIKEL 21

Wijzigingen

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

conform de bepalingen van dit multilaterale verdrag.

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

ARTIKEL 22

Beëindiging

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

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

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

ARTIKEL 23

Registratie

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

ARTIKEL 24

Inwerkingtreding

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

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

Gedaan te....., op.....in twee exemplaren, in de Franse taal.

VOOR DE REGERING
VAN HET KONINKRIJK BELGIË

VOOR DE REGERING
VAN DE REPUBLIEK MALI

Bijlage

ROUTETABEL

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

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

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

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

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