



Vlaams
Parlement

ingediend op **1755** (2018-2019) – Nr. 1
13 november 2018 (2018-2019)

Ontwerp van decreet

houdende instemming met de overeenkomst
tussen de regering van het Koninkrijk België
en de regering van de Staat Qatar
betreffende luchtvervoer,
opgesteld te Brussel op 6 maart 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.....	29
Bijlagen: – Nederlandse tekst van de overeenkomst.....	33
– Engelse tekst van de overeenkomst	54

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. Algemene toelichting**1. Samenvatting**

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

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

2. Situering*Algemeen*

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

Op deze algemene en principiële onvrijheid kunnen uitzonderingen gemaakt worden door expliciete afwijkingen die naar hun voorwerp als de vijf vrijheden van de lucht werden onderscheiden. Deze vrijheden behelzen het recht van overvliegen, het recht van niet-commerciële landing en de rechten van respectievelijk aan en van boord brengen en doorvoeren van commerciële lading 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 honderdtal 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 (EU) veroordeelden onder meer België omdat haar bilaterale luchtvaartakkoorden vier bepalingen bevatten die niet conform het EU-recht waren. De bestaande bilaterale akkoorden dienden dus opnieuw onderhandeld te worden.

Vlaamse bevoegdheden

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

Anderzijds zijn er bepalingen die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden.

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

Artikel 12 '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°, BWHI (de uitrusting en uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal).

3. Inhoud

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

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

4. Procedureverloop

4.1. Gemengd karakter en ondertekening

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

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

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

De overeenkomst werd op 6 maart 2018 ondertekend te Brussel.

4.2. 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.

4.3. Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving bracht op 12 juli 2018 advies uit met kenmerk 63.678/3.

Draagwijdte van de overeenkomst

De Raad van State stelt dat indien de adviesaanvrager de bedoeling heeft het memorandum van overeenstemming niet om instemming voor te leggen aan het Vlaams Parlement, dit duidelijk moet worden aangegeven in de memorie van toelichting.

De memorie van toelichting werd in die zin gewijzigd.

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.

Bij brief van 6 november 2014 heeft de Europese Commissie bevestigd dat België overeenkomstig artikel 4, lid 2, van verordening (EG) nr. 847/2004 gemachtigd is om de overeenkomst te sluiten.

De Vlaamse Regering bevestigt dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004 wel degelijk zijn gevolgd. Bij brief van 6 november 2014 heeft de Europese Commissie bevestigd dat België, overeenkomstig artikel 4, lid 2, van verordening (EG) nr. 847/2004, gemachtigd is om de overeenkomst te sluiten.

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). Dit kan er toe leiden dat België gebonden wordt door dergelijke wijzigingen zonder instemming van de parlementen. Indien de wetgevende kamers de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen en uitdrukkelijk aangeven dat ze instemmen met die wijzigingen, bestaat er geen bezwaar.

Volgens de Raad zijn de leden 1 en 3 slechts toelaatbaar indien zij zo worden opgevat dat, alvorens zij het voorwerp uitmaken van een diplomatieke notawisseling als bedoeld in lid 3, de wijzigingen aan de overeenkomst voorafgaandelijk, overeenkomstig artikel 167, §2, van de Grondwet, de instemming van de Kamer van Volksvertegenwoordigers moeten hebben gekregen.

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 20, lid 4, van de overeenkomst blijkt dat de bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

De Raad van State is van mening dat de bijlage van de voorliggende overeenkomst voldoende duidelijk is afgebakend. Het ontwerp van decreet dient wel in die zin aangevuld te worden. Het ontwerp moet volgens hem ook worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht om aan het Vlaams Parlement de wijzigingen mee te delen binnen een vastgestelde termijn. Dit zou het Vlaams Parlement de mogelijkheid bieden aan te geven dat ze een bepaalde wijziging niet goedkeurt.

Het ontwerp van decreet werd in die zin gewijzigd.

Bekendmaking van de normen waarnaar de overeenkomst verwijst

Verder 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 het 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 voortzetting van de instemmingsprocedure.

Het opschrift van het decreet

Tot slot dienen het opschrift en artikel 2 aangepast te worden overeenkomstig de terminologie die in de overeenkomst wordt gebruikt ("betreffende luchtvervoer" en "opgesteld").

Het ontwerp van decreet werd in die zin gewijzigd.

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:

- het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

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

Artikel 3 betreft de aanwijzing voor het exploiteren van diensten.

Elke luchtvaartmaatschappij moet beantwoorden aan de voorwaarden vastgelegd in de wetten en regels die normaal toegepast worden door de bevoegde overheid (artikel 4). In bepaalde gevallen kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken (artikel 5).

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

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

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn (artikel 10). De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht hun grondaafhandeling te regelen en samen te werken met andere transportdiensten (artikel 12).

De overige artikelen betreffen de beginselen inzake de exploitatie van overeengekomen diensten (artikel 7), douane en accijnzen (artikel 11), verandering van vliegtuigtype en gedeelde codes (artikel 13), tarieven (artikel 14), het personeel (artikel 15) en de verkoop en inkomsten (artikel 16).

Tot slot bevat de overeenkomst een aantal algemene slotbepalingen inzake de uitwisseling van informatie (artikel 17), onderling overleg (artikel 18), regeling van geschillen (artikel 19), wijzigingen (artikel 20), beëindiging (artikel 21), registratie van de overeenkomst (artikel 22) en de inwerkingtreding (artikel 23).

De overeenkomst werd opgesteld in het Arabisch, het Engels, het Frans en het Nederlands. In geval van verschil in interpretatie, zal de Engelse tekst beslissend zijn.

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

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS

VOORONTWERP VAN DECREET



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

DE VLAAMSE REGERING,

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

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Qatar betreffende het luchtvervoer, ondertekend te _____ op _____, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

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

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD



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 'Daan Schalck', with a horizontal line underneath.

Daan Schalck
voorzitter

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 63.678/3

van 12 juli 2018

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest
'houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regering
van het Koninkrijk België en Regering van de Staat Qatar
betreffende het luchtvervoer'

Op 7 juni 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn 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 tussen de Regering van het Koninkrijk België en Regering van de Staat Qatar betreffende het luchtvervoer’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 26 juni 2018. De kamer was samengesteld uit Jan SMETS, staatsraad, voorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 12 juli 2018.

*

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 ertoe instemming te verlenen met de ‘Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Qatar betreffende het luchtvervoer’, opgesteld te Brussel op 6 maart 2018 (hierna: de Overeenkomst).

BEVOEGDHEID

3. Zoals in de memorie van toelichting bij het voorontwerp terecht wordt aangegeven, moet de Overeenkomst worden aangemerkt als een gemengd verdrag in de zin van artikel 167, § 4, van de Grondwet en moet ze ter instemming worden voorgelegd aan de gewestparlementen.²

De Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (hierna: de ICBB) ging bij beslissing van 15 februari 2017 uitzonderlijk akkoord met de ondertekening door alleen de federale overheid van de reeds geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden, zoals de Overeenkomst die thans voor advies voorligt. Uit de dossierstukken blijkt dat de beslissing tot een exclusieve federale ondertekening ten uitzonderlijke titel werd toegestaan en dat deze tot doel had om een bestaande toestand te regulariseren voor een aantal al geparafeerde bilaterale

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

² Zie in deze zin adv.RvS 61.670/VR/V van 26 juli 2017 over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Guinee betreffende het luchtvervoer, gedaan te Conakry op 2 april 2015’, evenals adv.RvS 57.108/VR van 10 maart 2015 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’ en adv.RvS 57.109/VR van 10 maart 2015 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’, alle drie met verwijzing naar adv.RvS 52.638/VR van 22 januari 2013 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, 44-50). Zie ook adv.RvS 61.830/1/V van 14 augustus 2017, over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van het Vlaamse Gewest van 9 februari 2018 ‘houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Volksrepubliek Algerije betreffende het luchtvervoer, ondertekend te Brussel op 27 februari 2017’, *Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1400/1, 17-28, en adv. RvS nr. 62.386/4 van 27 november 2017, over een voorontwerp van wet houdende instemming met dezelfde overeenkomst, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 54-2962/001, 14-23.

luchtvaartakkoorden. Hieruit zou evenwel niet mogen worden afgeleid dat de ICBB van oordeel zou zijn dat het om een exclusief federaal verdrag gaat.³

Dit wordt bevestigd in het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen van 16 februari 2017,⁴ 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.”

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

Ofschoon hiermee kan worden ingestemd, onderstreept de Raad van State het belang van het op een correcte en tijdige manier – en dus voorafgaand aan de onderhandelingen en de ondertekening – volgen van de procedures bepaald in het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de Federale Overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten ‘over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen’,⁵ bij gebreke waarvan het risico bestaat dat een verdrag niet zal kunnen worden geratificeerd, of geen uitwerking zal kunnen hebben in de Belgische rechtsorde.

ALGEMENE OPMERKINGEN

A. Draagwijdte van de instemming

4. Volgens de memorie van toelichting bij het voorontwerp bestaat het luchtvaartakkoord uit de tekst van het akkoord zelf, dat het juridische kader uitmaakt, en een memorandum van overeenstemming, dat de operationele aspecten regelt.

Het voor advies voorgelegde voorontwerp strekt er evenwel niet toe uitdrukkelijk instemming te verlenen met het voornoemde memorandum van overeenstemming. Overigens wordt in de Overeenkomst niet verwezen naar dit memorandum.

Uit het voorontwerp, of uit de memorie van toelichting erbij, zal duidelijker moeten blijken of al dan niet instemming wordt gevraagd met het bij de Overeenkomst horende memorandum van overeenstemming.

³ Verslag van de ICBB van 15 februari 2017, nr. 9.

⁴ Verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen van 16 februari 2017, nr. 5.

⁵ Zie de reeds vermelde adviezen 57.108/VR en 57.109/VR van 10 maart 2015, opmerking 2. Zie ook adv.RvS 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.

B. Overeenstemming met het Europees recht

5. 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.

Bij brief van 6 november 2014 heeft de Europese Commissie bevestigd dat België overeenkomstig artikel 4, lid 2, van verordening (EG) nr. 847/2004 gemachtigd is om de Overeenkomst te sluiten.

C. Procedure tot wijziging van de Overeenkomst en procedure tot wijziging van de vliegroutes

6.1. Artikel 20 van de Overeenkomst voorziet in procedures tot wijziging van de Overeenkomst en haar Bijlage.

6.2. Zoals de afdeling Wetgeving van de Raad van State in het verleden reeds opgemerkt heeft, is het voor de decreetgever weliswaar niet onmogelijk om met zulke toekomstige wijzigingen van een internationaal verdrag in te stemmen, op voorwaarde dat aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Zo heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in verband met het Verdrag van Lissabon inzonderheid het volgende opgemerkt:

“Bij deze bepalingen wordt aan Europese organen de bevoegdheid opgedragen om een aantal bepalingen te wijzigen zonder goedkeuring van de lidstaten overeenkomstig hun respectieve grondwettelijke bepalingen. België en de deelentiteiten ervan zouden dus gebonden kunnen zijn door een wijziging van het Verdrag zonder dat de bevoegde wetgevende vergaderingen daar uitdrukkelijk mee hebben ingestemd.⁶ De omstandigheid dat, desgevallend, de besluiten van de Europese Raad of van de Raad met eenparigheid van stemmen moeten worden genomen, doet niets af aan die vaststelling.⁷”

⁶ Voetnoot 57 van het geciteerde advies: Zie de toepasselijke teksten onder (...) nr. 23 (...).

⁷ Voetnoot 58 van het geciteerde advies: De meeste “overbruggingsclausules” bepalen dat de besluiten met eenparigheid van stemmen worden vastgesteld. Dit is echter niet het geval met de besluiten waarvan sprake is in de artikelen 98, 107, lid 2, c), 129, lid 3, 281, tweede alinea, en 300, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Zowel het Hof van Cassatie⁸ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁹ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het is vereist dat de Wetgevende Kamers en, in voorkomend geval, de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen¹⁰ kennen en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen¹¹.

6.3. Uit artikel 20, leden 1 en 3, van de Overeenkomst blijkt dat wijzigingen van “enige bepaling” van de Overeenkomst kunnen worden overeengekomen na mondeling of schriftelijk overleg tussen de luchtvaartautoriteiten en dat deze wijzigingen van kracht worden nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

Gelet op het ruime toepassingsgebied ervan, dat betrekking heeft op elke wijziging van welke bepaling ook van de Overeenkomst, kunnen het eerste en het derde lid slechts aanvaard worden indien ze aldus begrepen worden dat, alvorens de wijzigingen die in de Overeenkomst aangebracht worden het voorwerp uitmaken van de in het derde lid bedoelde diplomatieke notawisseling, ze overeenkomstig artikel 167, § 3, van de Grondwet de voorafgaande instemming van het Vlaamse Parlement verkregen moeten hebben.

6.4. Wat de wijzigingen betreft die met toepassing van artikel 20, leden 1 en 3, in de Overeenkomst aangebracht worden, behoort bovendien opgemerkt te worden:

- dat die overeenkomsten, net zoals de Overeenkomst die erbij gewijzigd of aangevuld wordt, gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);

⁸ Voetnoot 59 van het genoemde advies : Cass., 19 maart 1981, Arr. Cass., 1980-81, 808; J.T., 1982, 565, en noot J. VERHOEVEN; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

⁹ Voetnoot 60 van het geciteerde advies: Zie o.m. advies 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl.St.* Senaat, 2001-02, nr. 2-1235/1, 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl.St.* W.G.R., 2003-04, nr. 575/1, 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl.St.* Senaat, 2004-05, nr. 957/1).

¹⁰ Voetnoot 61 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

¹¹ Advies 44.028/AV van 29 januari 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juni 2008 ‘houdende instemming met het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met de Slotakte, gedaan te Lissabon op 13 december 2007’, opmerking 28, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/44028.pdf>, (*Parl.St.* Senaat 2007-08, nr. 4-568/1, 355-356); zie eveneens advies 51.151/VR van 3 april 2012 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 20 juni 2012 ‘houdende instemming met het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012’, onder “Algemene opmerkingen”, randnr. 1.2., <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/51151.pdf>, (*Parl.St.* Senaat, 2011-12, n° 5 1598/001, 40-41).

- dat bij het tot stand komen ervan de procedures die bij de verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten worden nageleefd;

- dat ze, net zoals de Overeenkomst, bekendgemaakt moeten worden in het *Belgisch Staatsblad*.¹²

6.5. Voorts blijkt uit artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst dat de Routetabel in de Bijlage van die Overeenkomst kan worden gewijzigd door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

Die bijlage definieert de vliegroutes waarop de in de Overeenkomst bepaalde exploitatierechten betrekking hebben. Ze geeft voorts aan dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen op de overeengekomen routes een of meerdere punten mogen weglaten of deze in een andere volgorde mogen bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land hunner nationaliteit.

Artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst doet geen principieel probleem rijzen, gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van de wijzigingen of aanvullingen die krachtens deze bepaling toegestaan zijn.¹³ Daar het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging van de Overeenkomst, dient evenwel overeenkomstig de hiervoor aangehaalde beginselen¹⁴, in het voorontwerp uitdrukkelijk bepaald te worden dat de wetgever vooraf instemt met de wijzigingen die in de Bijlage bij de Overeenkomst aangebracht worden overeenkomstig artikel 20, lid 4, ervan. Het voorontwerp behoort in die zin aangevuld te worden.

¹² Zie in deze zin advies 57.108/VR, 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', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/50621.pdf>, (*Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28); advies 54.630/VR van 14 januari 2014 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', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/54630.pdf>, (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2444/1, 27-35); zie eveneens advies 61.670/VR/V.

¹³ Zie in deze zin advies 57.108/VR, met verwijzing naar de adviezen 37.954-37.970-37.977-37.978/AV, gegeven op 15 februari 2005 over:

- een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 9 juni 2006 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004' (37.954/AV) (*Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 358/1, 64);

- een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.970/AV) (*Parl.St.* Ver.Verg.Gem.Gem.Comm. 2004-05, nr. B-30/1, 25);

- een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 23 juni 2005 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.977/AV) (*Parl.St.* Br.Parl. 2004-05, nr. A-128/1, 25);

- een voorontwerp van wet 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004' (37.977/AV) (*Parl.St.* Senaat 2004-05, nr. 3-1091/001, 539), <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37978.pdf>.

¹⁴ Zie opmerking 6.2.

Bovendien maakt artikel 20, lid 4, het mogelijk dat wijzigingen worden aangenomen waarmee het Vlaams Parlement het eventueel niet eens is. Om het Vlaams Parlement de mogelijkheid te bieden om aan de Vlaamse Regering duidelijk te maken dat het niet eens is met een bepaalde wijziging, zou het voorontwerp aangevuld kunnen worden met een bepaling waarin voorzien wordt in de verplichting voor de regering om elke wijziging die zij niet uitdrukkelijk heeft aanvaard binnen een bepaalde termijn aan het parlement mee te delen.

Hiertoe zou in het voorontwerp een nieuw artikel 3 kunnen worden ingevoegd dat luidt als volgt:

“Onder voorbehoud van het derde lid, zal elke wijziging aan de routetabel in de bijlage die wordt aangenomen overeenkomstig artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk ontwerp van akkoord van nieuwe routetabel.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering, vermeld in het tweede lid, kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat een wijziging van de routetabel als vermeld in het eerste lid, volkomen gevolg zal hebben.”

Ten slotte gelden de opmerkingen die hierboven onder randnr. 6.4. gemaakt zijn, eveneens voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 20, lid 4, in de Bijlage bij de Overeenkomst aangebracht worden.

D. Bekendmaking van de normen waarnaar de Overeenkomst verwijst

7. In de Overeenkomst wordt herhaaldelijk verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die krachtens artikel 90 van het Verdrag van Chicago worden aangenomen, en die aldus ook op die manier verbindend worden gemaakt (zie o.m. de artikelen 1, a) en j), 4, lid 2, en 9, lid 4).

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

Hierbij dient te worden herhaald dat volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, deze bepalingen in beginsel niet tegenwerpbaar zijn aan particulieren.¹⁵

¹⁵ Cass. 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. VERHOEVEN.

Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, zou enkel geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen¹⁶ moeten worden bekendgemaakt of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking¹⁷ had voorzien, wat echter niet het geval is.¹⁸

Het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago zou door de steller van het voorontwerp het best op een horizontale manier worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een specifieke wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.¹⁹

ONDERZOEK VAN DE TEKST VAN HET VOORONTWERP

8. Het verdrag waarmee instemming wordt verleend, is luidens het opschrift ervan een “Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Qatar betreffende luchtvervoer”, opgesteld te Brussel op 6 maart 2018.

Dit opschrift moet letterlijk worden overgenomen in het opschrift en in artikel 2 van het voorontwerp.

¹⁶ Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, 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 adv.RvS 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’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47054.pdf>, (*Parl.St.* VI.Parl., 2009-10, nr. 324/1, 66).

¹⁷ 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’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47092.pdf>, (*Parl.St.* Kamer 2013-2014, nr. 53-3381/001, 12-13).

¹⁸ Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, Heinrich, ECLI:EU:C:2009:140. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145.819, NV Heli Service Belgium.

¹⁹ Zie advies nr. 47.054/1 van 15 oktober 2009, vermeld in voetnoot 16.

Evenwel wordt de gelegenheid te baat genomen om te onderstrepen dat verdragen weliswaar gesloten worden door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. In het onderhavige geval zijn de verdragsluitende partijen derhalve de Belgische Staat en de Staat Qatar (en dus niet de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Staat Qatar).²⁰

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Jan SMETS

²⁰ Zie in deze zin advies 57.108/VR, met verwijzing naar advies 53.285/3 van 29 mei 2013 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 26 november 2013 ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Volksrepubliek China tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting inzake belastingen naar het inkomen, gedaan te Brussel op 7 oktober 2009’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/53285.pdf>, (*Parl.St.* Senaat 2012-13, 5-2204/001, 51-54).

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

houdende instemming met de overeenkomst
tussen de regering van het Koninkrijk België
en de regering van de Staat Qatar betreffende luchtvervoer,
opgesteld te Brussel op 6 maart 2018

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Staat Qatar betreffende luchtvervoer, opgesteld te Brussel op 6 maart 2018, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. Onder voorbehoud van het derde lid, zal elke wijziging aan de routetabel in de bijlage die wordt aangenomen overeenkomstig artikel 20, lid 4, van de overeenkomst volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk ontwerp van akkoord van nieuwe routetabel aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering, vermeld in het tweede lid, kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat een wijziging van de routetabel als vermeld in het eerste lid, volkomen gevolg zal hebben.

Brussel, 28 september 2018.

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

BIJLAGEN:

- Nederlandse tekst van de overeenkomst
- Engelse tekst van de overeenkomst

OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE REGERING VAN DE STAAT QATAR
BETREFFENDE LUCHTVERVOER

**OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE REGERING VAN DE STAAT QATAR
BETREFFENDE LUCHTVERVOER**

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE STAAT QATAR

Hierna de “Overeenkomstsluitende Partijen” genoemd;

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, ter aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

VERLANGENDE de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen;

ZIJN OVEREENGEKOMEN wat volgt:

ARTIKEL 1 BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij het zinsverband anders vereist, dat:

- a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld, en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;
- b) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- c) de term "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor België de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor Qatar, de minister van Vervoer en Communicatie, 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) de term "grondgebied" heeft de betekenis omschreven in artikel 2 van het Verdrag;
- e) de termen "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben de betekenissen die hen zijn toegekend in artikel 96 van het Verdrag;
- f) de term "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent elke luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- g) de term "overeengekomen diensten" betekent de geregelde internationale luchtdiensten op de route(s) omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- h) de term "tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere ondersteunende diensten, echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- i) de term "verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van één van de 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;
- j) de termen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidelijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.
- k) de term "staatsburgers van het koninkrijk van België" verwijst naar de staatsburgers van de lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie;
- l) de term "Luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België" zal worden begrepen als een verwijzing naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België zijn aangewezen;
- m) de term "EU -Verdragen" verwijst 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 de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten bepaald in deze Overeenkomst om internationale luchtdiensten te exploiteren op de in de routetabel gespecificeerde routes.
2. Onverminderd het in deze overeenkomst bepaalde, zal/zullen de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de onderstaande rechten genieten:
 - a) het recht om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;
 - b) het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en
 - c) het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen op punten gelegen op de route(s) bepaald in de Routetabel die als bijlage bij deze Overeenkomst is opgenomen, voor het, afzonderlijk of gecombineerd, ophalen of afzetten van internationaal vervoerde passagiers, bagage, vracht en/of post.
3. Niets van het in lid 2 bepaalde wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht of post aan boord 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.
4. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij, andere dan de onder Artikel 3 (Aanwijzing) en Artikel 4 (Machtiging) aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zullen eveneens de rechten bepaald in de leden 2 a) en b) van dit Artikel genieten.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

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

ARTIKEL 4
Machtiging tot de exploitatie van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van hun wetten en voorschriften, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de vereiste machtigingen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen, op voorwaarde dat:
 - a) in het geval van een door de Regering van het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. deze maatschappij onder de EU-Verdragen op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd, en houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de Europese Unie; en
 - ii. de lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate), daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvervoerder uitoefent en handhaaft, en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk in de aanwijzing is vermeld; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks dan wel via een meerderheidsbelang eigendom is van, en op doeltreffende wijze gecontroleerd wordt door Lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie en /of door onderdanen uit deze landen.
 - b) in het geval van een door de Regering van de staat Qatar aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. deze maatschappij op het grondgebied van de staat Qatar is gevestigd, en houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de staat Qatar; en
 - ii. de staat Qatar verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) en daadwerkelijk wettelijk toezicht op luchtvervoerder uitoefent en handhaaft; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks dan wel via een meerderheidsbelang eigendom is van, en op doeltreffende wijze gecontroleerd wordt door de staat Qatar en /of diens onderdanen.
2. Na ontvangst van deze machtigingen kunnen de luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en mits tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in artikel 14 van deze Overeenkomst, en dat deze luchtdiensten worden uitgevoerd met een luchtvaartuig dat ten minste aan de eisen van Bijlage 16, Volume 1, deel 2, Hoofdstuk III (derde uitgave - juli 1993) van het Verdrag voldoet.

ARTIKEL 5**Intrekking of schorsing van de machtiging tot exploitatie**

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in Artikel 4 van deze Overeenkomst vermelde machtigingen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden;
 - a) indien de 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;
 - b) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
 - c) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;
 - d) in het geval van een door de Regering van het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. als ze niet op het grondgebied van het Koninkrijk België op grond van de EU-verdragen is gevestigd of geen houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de Europese Unie; of
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate), geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvervoerder uitoefent of handhaaft, en de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is vermeld; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van en niet daadwerkelijk wordt gecontroleerd door lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of onderdanen van deze staten.
 - e) in het geval van een door de Regering van de staat Qatar aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. als deze niet is gevestigd op het grondgebied van de staat Qatar of geen houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de staat Qatar, of
 - ii. de staat Qatar geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvervoerder uitoefent en handhaaft of de staat Qatar niet verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate); of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van, of niet daadwerkelijk wordt gecontroleerd door de staat Qatar en/of zijn onderdanen.
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 18 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 genoemde grondgebied.
2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaing, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door hun bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post 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.
3. Passagiers, bagage en vracht, post inbegrepen in directe transit doorheen het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij die de daarvoor bestemde zone van een luchthaven niet verlaten, zullen aan niet meer worden onderworpen dan een vereenvoudigde controle, behalve ten aanzien van veiligheidsmaatregelen tegen de dreiging van ongewettigde inmenging, zoals geweld en luchtpiraterij en ten aanzien van maatregelen ter bestrijding van illegale drugshandel. Deze bepaling geldt niet als een passagier op doorreis is naar een bestemming in een staat die partij is bij het Verdrag ter uitvoering van het Schengenakkoord van 14 juni 1985.
4. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen 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

Beginnelsen voor de exploitatie van de overeengekomen 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 de exploitatie van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van de Overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang 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 uiteindelijke landen van bestemming van het vervoer.

4. Het 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 de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:
 - a) de vervoerbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
 - b) de vervoerbehoeften van het gebied via hetwelk de luchtvaartmaatschappij passeert, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de staten die in dit gebied gelegen zijn;
 - c) de vereisten die de exploitatie van langeafstandsdiensten stelt.
5. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen, ten laatste 30 dagen vóór de aanvang van een overeengekomen dienst, hun vluchtprogramma's ter goedkeuring voorleggen aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Deze programma's bevatten o.m. de aard van de dienst, de te gebruiken luchtvaartuigen, de frequenties en de uurregelingen. Deze bepaling is eveneens van toepassing op latere wijzigingen. In bijzondere gevallen mag deze tijdslimiet worden ingekort, mits de genoemde autoriteiten daarin toestemmen.

ARTIKEL 8

Bewijzen, vergunningen en veiligheid

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard in overeenstemming met de wetten en reglementeringen van een Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip, in het geval van het Koninkrijk België, van de wetten en Verordeningen van de Europese Unie, 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, voor zover deze certificaten of vergunningen zijn afgegeven of geldig verklaard krachtens en overeenkomstig minstens de op grond van het Verdrag vastgestelde minimumnormen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid 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 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 werd betekend 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 in aangelegenheden inzake vliegveiligheid geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde en voor alle gebieden verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan aangenomen veiligheidsnormen. Dit overleg heeft plaats binnen 30 dagen na dat verzoek.
4. Indien, naar aanleiding van dit overleg, de ene Overeenkomstsluitende Partij van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden de 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 bevindingen 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 15 dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere periode adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, schorsing en wijziging van machtigingen tot exploitatie).
5. Onverminderd de in artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichting wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of, op basis van een leaseovereenkomst, namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van de 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.
6. Indien een dergelijke 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.

7. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of namens de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij, met het oog op een platforminspectie overeenkomstig lid 5 van dit artikel door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te om te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 6 van dit artikel ontstaat en om de in dat lid vermelde conclusies te trekken.

8. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de machtiging tot exploitatie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk te schorsen of te wijzigen ingeval 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 veilige exploitatie van een luchtvaartmaatschappij.
9. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met de leden 3 of 7 van dit artikel wordt beëindigd zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.
10. Wanneer het Koninkrijk België een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen die onder het wettelijk toezicht van een andere lidstaat van de Europese Unie staat, zijn de rechten van de staat Qatar, uit hoofde van de veiligheidsvoorschriften van de overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de staat Qatar, zowel van toepassing op de vaststelling, naleving of handhaving van de veiligheidsnormen door die andere EU-lidstaat, als op de exploitatievergunning van die luchtvervoerder.

ARTIKEL 9

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar 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 veiligheid 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, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991 en elke andere multilaterale overeenkomst en elk ander protocol betreffende de beveiliging van de burgerluchtvaart die bindend is voor de Overeenkomstsluitende Partijen.
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 Burgerluchtvaartorganisatie in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben, of, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die op grond van de EU-verdragen op zijn grondgebied zijn gevestigd en conform het recht van de Europese Unie geldige

exploitatievergunningen hebben, en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe dat haar exploitanten van luchtvaartuigen zullen worden verplicht om de voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging met betrekking tot het vertrek uit en het verblijf binnen het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij na te leven conform de wetgeving die van kracht is in dat land, en met inbegrip, in het geval van het Koninkrijk België, van de wetgeving van de Europese Unie. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe passende maatregelen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te controleren. 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 met de luchtvaartautoriteiten van die Partij verzoeken. Indien binnen dertig (30) dagen geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 10 **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 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 loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen dient tijdig kennisgeving te worden gedaan teneinde de gebruikers in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 11

douane en accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbepkeringen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of 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 elk drukwerk waarop het embleem van de maatschappij 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 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 op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervoerd 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 een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften of -wetgeving een andere bestemming hebben gekregen.
4. Bagage, vracht en post 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 vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij ook zulke vrijstellingen geniet, voor het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit artikel.

6. Niets in deze overeenkomst belet het Koninkrijk België echter om op niet-discriminerende wijze belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen voor de brandstof die op haar grondgebied wordt geleverd voor gebruik in een vliegtuig van een aangewezen luchtvervoerder van de staat Qatar die vluchten exploiteert tussen een punt op het grondgebied van het Koninkrijk België en een ander punt op het grondgebied van het Koninkrijk België of op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.

ARTIKEL 12

Grondafhandelingsdiensten

Onverminderd de wetten en verordeningen van elke Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip, in het geval van België, van het recht van de Europese Unie, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest, het recht een keuze te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten.

Waar dergelijke wetten en verordeningen zelfafhandeling beperken of verhinderen en waar er geen daadwerkelijke mededinging is tussen leveranciers die grondafhandelingsdiensten aanbieden, zal elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op een niet-discriminerende basis worden behandeld voor wat betreft hun toegang tot zelfafhandelings- en grondafhandelingsdiensten aangeboden door een leverancier of leveranciers.

ARTIKEL 13

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

1. Voor elk segment of segmenten van de respectieve routes mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij tijdens om het even welke ononderbroken vlucht, wisselen van luchtvaartuigtype op om het even welk punt op de route.
2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag bij de uitvoering van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, regelingen met betrekking tot gedeelde vluchtcodes treffen met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit, voor zover (i) de exploiterende luchtvaartmaatschappij houder is van de passende verkeersrechten en (ii) de luchtvaartmaatschappij waarmee de marketingovereenkomst wordt gesloten, houder is van de juiste onderliggende routerechten.

ARTIKEL 14

Tarieven

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij staat toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen tarieven voor luchtdiensten vaststelt op basis van commerciële marktoverwegingen. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen zal eisen dat haar luchtvaartmaatschappijen andere maatschappijen raadplegen over de tarieven die ze aanrekenen of voorstellen om aan te rekenen voor diensten die onder deze regelingen vallen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij mag kennisgeving of voorlegging van elk door zijn eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) aan te rekenen tarief eisen. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen zal kennisgeving of voorlegging van om het even welk door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te rekenen tarief eisen. Tarieven blijven van kracht tenzij ze later worden afgekeurd krachtens de leden 4 of 5 hieronder.
3. Tussenkost door de Overeenkomstsluitende Partijen wordt beperkt tot:
 - i. de bescherming van de consument tegen tarieven die buitensporig zijn als gevolg van het misbruiken van marktmacht;
 - ii. de beteugeling van tarieven waarvan de toepassing een concurrentieverstorend gedrag vormt dat resulteert in of als doel heeft om de concurrentie te voorkomen, in te perken of te verstoren of om een concurrent van die route uit te sluiten.
4. Elke Overeenkomstsluitende Partij mag eenzijdig om het even welk door een van zijn eigen aangewezen luchtvaartmaatschappijen voorgesteld of aangerekend tarief verbieden. Een dergelijke tussenkost mag echter enkel als de luchtvaartautoriteit van die Overeenkomstsluitende Partij van oordeel is dat een voorgesteld of aangerekend tarief aan één van de in het bovenstaande lid 3 bepaalde criteria voldoet.
5. Geen enkele Overeenkomstsluitende Partij zal eenzijdig optreden om de inwerkingtreding of voortzetting van een door een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgesteld of aangerekend tarief te verhinderen. Als een Overeenkomstsluitende Partij van oordeel is dat een dergelijk tarief strijdig is met de overwegingen van lid 3 hierboven, mag het overleg eisen en de andere Overeenkomstsluitende Partij de redenen voor zijn ongenoegen betekenen. Dit overleg moet uiterlijk 14 dagen na de ontvangst van de eis plaatsvinden. Zonder onderling akkoord wordt of blijft het tarief van kracht.
6. Onverminderd het bepaalde in de bovenstaande leden, zullen de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de staat Qatar aan te rekenen tarieven voor vervoer dat volledig binnen de Europese Unie plaatsvindt, onderworpen zijn aan de wetgeving van de Europese Unie.

ARTIKEL 15

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 hun 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 16 **Verkoop en inkomsten**

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks of, naar eigen goeddunken, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoer te verkopen tegen betaling in de munt van dat grondgebied of, indien zij dit verkiest, in een vrij converteerbare munt van enig ander land.

Eenieder is vrij zodanig vervoer te kopen tegen betaling in een munt die door die luchtvaartmaatschappij wordt aanvaard.

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 de aangewezen luchtvaartmaatschappij 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 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 toepasselijk wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een Overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een zodanige vrijstelling voorziet.

ARTIKEL 17 **Uitwisseling van informatie**

1. De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende machtigingen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit omvat afschriften van de lopende bewijzen en machtigingen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zoveel van tevoren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kopieën verschaffen van tarieven, dienstregelingen, inbegrepen iedere wijziging daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, met inbegrip van de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan worden geëist 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.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op verzoek van deze laatste de periodieke of andere afschriften van gegevens bezorgt die redelijkerwijze vereist kunnen zijn voor de evaluatie van de capaciteit op de overeengekomen diensten.
Dergelijke afschriften omvatten alle informatie om de hoeveelheid vervoersverkeer door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten alsook de punten van in- en ontschepping te bepalen.

ARTIKEL 18

Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.
2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek in die zin, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins overeenkomen.

ARTIKEL 19

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 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 beslechting voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslechting voorleggen aan een drieledig scheidsgerecht.
3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt:
Elk van de 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 verzoek om arbitrage heeft ontvangen. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van zestig (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 een van de 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 elk van de Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naar gelang het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te komen.

Als een van de 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 20 **Wijzigingen**

1. Indien een 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 kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten en dat zowel mondeling als bij briefwisseling 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 voor beide Overeenkomstsluitende Partijen in werking treedt, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.
3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.
4. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de Routetabel in de Bijlage kan worden gewijzigd door een administratieve regeling, na akkoord tussen de luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 21 **Beëindiging**

1. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg kennisgeving doen van haar besluit om deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar 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 beëindiging met wederzijdse instemming voor het einde van dit tijdvak 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 22 Registratie

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

ARTIKEL 23 Inwerkingtreding

Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg bevestigen dat de grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn volbracht.

De Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de datum van de laatste kennisgeving.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

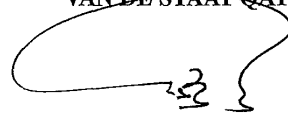
OPGESTELD in tweevoud te *Brussel*, op*6 maart 2018*, in vier (4) originelen in de Engelse, Arabische, Franse en Nederlandse taal, waarbij de teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in uitlegging is de Engelse tekst doorslaggevend.

VOOR DE REGERING
VAN HET KONINKRIJK BELGIE:



Didier REYNDEERS
Minister van Buitenlandse
Zaken

VOOR DE REGERING
VAN DE STAAT QATAR:



Mohammed Bin Abdulrahman
Bin Jassim AL-THANI
Vice-eersteminister en
Minister van Buitenlandse
Zaken

BIJLAGE**ROUTETABEL**

1. Routes voor de Staat Qatar

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in België	Verdergelegen punten
Punten in Qatar	Alle punten	Punten in België	Alle punten

2. Routes voor het Koninkrijk België

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Qatar	Verdergelegen punten
Punten in België	Alle punten	Punten in Qatar	Alle punten

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen mogen om het even welk punt of punten overslaan of in een verschillende volgorde exploiteren op om het even welke of alle vluchten, op voorwaarde dat de overeengekomen diensten op de routes beginnen op een punt op het grondgebied van Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR
ON AIR TRANSPORT

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR
ON AIR TRANSPORT**

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR

Hereinafter referred to as “the Contracting Parties”

BEING PARTIES to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the seventh day of December 1944;

DESIRING to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- a) the term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- b) the term “Agreement” means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;
- c) the term “aeronautical authorities” means in the case of Belgium, The Federal Public Service Mobility and Transport, and in the case of Qatar, the Minister of Transport and Communications or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- d) the term “territory” has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- e) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;
- f) the term “designated airline” means any airline which has been designated and authorised in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;
- g) the term “agreed services” means scheduled international air services on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- h) the term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- i) the term “change of gauge” means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;
- j) the terms “aircraft equipment”, “ground equipment”, “aircraft stores”, “spare parts” have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention;
- k) the term “nationals of the Kingdom of Belgium” shall be understood as referring to nationals of Member States of the European Union or the European Free Trade Association;
- l) the term “airlines of the Kingdom of Belgium” shall be understood as referring to airlines designated by the Kingdom of Belgium;
- m) the term “EU treaties” shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

ARTICLE 2
Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - b) To make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
 - c) To make stops in the territory of the other Contracting Party at the points on the route(s) specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
3. Nothing in the provisions of paragraph 2 of this article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
4. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation) and Article 4 (Authorisation) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.

ARTICLE 3
Designation to operate services

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.
2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw the designation of any airline and to designate another one.

ARTICLE 4
Authorisation to operate services

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant the designated airlines the appropriate authorisations to operate the agreed services for which those airlines have been designated, provided that:

- a) in the case of an airline designated by the Government of the Kingdom of Belgium:
 - i. it is established in the territory of the Kingdom of Belgium under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - iii. the airline is owned directly or through majority ownership and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.
 - b) in the case of an airline designated by the Government of the State of Qatar:
 - i. it is established in the territory of the State of Qatar and has a valid Operating Licence in accordance with the law applicable in the State of Qatar; and
 - ii. the State of Qatar is exercising and maintaining effective regulatory control of the airline and is responsible for issuing its Air Operator's Certificate; and
 - iii. the airline is owned directly or through majority ownership and is effectively controlled by the State of Qatar and/or by its nationals.
2. Upon receipt of such authorisations the airlines may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airlines comply with the applicable provisions of this Agreement, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement, and that these services are performed with aircraft satisfying the requirement of at least Annex 16 Volume 1, part 2, Chapter III (third edition – July 1993) of the Convention.

ARTICLE 5

Revocation or suspension of operating authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorisations referred to in Article 4 of this Agreement with respect to the airlines designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorisation or impose conditions, temporarily or permanently:
- a) in the event of failure by such airlines to prove that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;
 - b) in the event of failure by such airlines to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;
 - c) in the event of failure by such airlines to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

- d) in the case of an airline designated by the Government of the Kingdom of Belgium:
 - i. if it is not established in the territory of the Kingdom of Belgium under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - iii. the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and /or by nationals of such states.
 - e) in the case of an airline designated by the Government of the State of Qatar:
 - i. if it is not established in the territory of the State of Qatar or does not have a valid Operating Licence in accordance with the law applicable in the State of Qatar, or
 - ii. the State of Qatar is not exercising or not maintaining effective regulatory control of the airline or the State of Qatar is not responsible for issuing its Air Operator's Certificate; or
 - iii. the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by the State of Qatar and/or by its nationals.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to in this article, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 18 of this Agreement.

ARTICLE 6

Application of laws and regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party upon entry into, departure from and while within the said territory.
2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their crews, passengers, cargo and mail upon transit in, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo including mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic. This provision shall not apply if a passenger is in transit to a destination situated in a State, Party to the Convention in pursuance of the Schengen Agreement of 14 June 1985.
4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

ARTICLE 7

Principles governing operation of agreed services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective territories on the routes specified in the Annex to this Agreement.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same route.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.
4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating an airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
 - a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;
 - c) the requirements of long-haul airline operation.
5. The designated airlines shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include i.a. the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes. In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

ARTICLE 8
Certificates, licences and safety

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party including in the case of the Kingdom of Belgium, European Union laws and regulations, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided always that such certificates or licences were issued or validated equal or above the minimum standards established under the Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 18 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
4. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement (revocation or suspension of operating authorisation)
5. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated or, under a lease arrangement, on behalf of the designated airline of one Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called «ramp inspection»), provided this does not lead to unreasonable delay.
6. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or

- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of a designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 of this article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 of this article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
8. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of a designated airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 3 or 7 of this article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
10. Where the Kingdom of Belgium has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the State of Qatar under the safety provisions of the agreement between the Kingdom of Belgium and the State of Qatar shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

ARTICLE 9 **Aviation security**

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marketing of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement and protocol governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Kingdom of Belgium, operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union Law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Kingdom of Belgium, European Union law. Each Contracting Party agrees to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

ARTICLE 10

User charges

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the facilities and services, where practicable, through the airline's representative organisations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 11
Customs and excise

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airlines of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by those designated airlines.
2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:
 - a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airlines of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
 - c) taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.
3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airlines of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs legislation or regulations.
4. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.
5. The exemptions provided for by this article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this article.
6. However, nothing in this Agreement shall prevent the Kingdom of Belgium from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the State of Qatar that operates between a point in the territory of the Kingdom of Belgium and another point in the territory of the Kingdom of Belgium or in the territory of another European Union Member State.

ARTICLE 12
Ground handling provisions

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Kingdom of Belgium, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide for ground handling services in whole or in part.

Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 13
Change of gauge and code-share

1. For any segment, or segments of the respective routes a designated airline may during any one continuous flight, change type of aircraft at any point of the route.
2. In operating the agreed air services on the routes specified in the Annex each designated airline may enter into code-share arrangements with an airline of any nationality provided that (i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights and (ii) the marketing carrier holds the appropriate underlying route rights.

ARTICLE 14
Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by these arrangements.
2. Each Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by its own designated airline or airlines. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any tariff to be charged by the designated airline or airlines of the other Contracting Party. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraphs 4 or 5 below.
3. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - i. the protection of consumers from tariffs that are excessive due to the abuse of market power;
 - ii. the prevention of tariffs whose application constitutes anticompetitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

4. Each Contracting Party may unilaterally disallow any tariff filed or charged by one of its own designated airlines. However, such intervention shall be made only if it appears to the aeronautical authority of that Contracting Party that a tariff charged or proposed to be charged meets either of the criteria set out in paragraph 3 above.
5. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff charged or proposed to be charged by an airline of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in Paragraph 3 above, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 14 days after receipt of the request. Without mutual agreement the tariff shall take effect or continue in effect.
6. Notwithstanding the paragraphs above, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the State of Qatar for carriage wholly within the European Union shall be subject to the European Union law.

ARTICLE 15 **Staff requirements**

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.
2. These staff requirements may, at the option of the designated airlines, be satisfied by their own personnel of any nationality or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.
3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such law and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.
4. To the extent permitted under national law, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties

ARTICLE 16 **Sales and revenues**

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airlines designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.
3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by those airlines in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

This provision shall not apply if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption is in force between the Contracting Parties.

ARTICLE 17 **Exchange of information**

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorisations extended to their respective designated airlines to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.
2. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.
3. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party upon request, such periodic or other statements of data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services.
Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those designated airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 18 **Consultations**

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close co-operation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 19 **Settlement of disputes**

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.
3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic channels, of a request for arbitration from the other Contracting Party. These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days.

The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

ARTICLE 20 **Modifications**

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.
2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
4. The Contracting Parties agree that the Route Schedule in the Annex can be modified after agreement between the Aeronautical Authorities through an administrative arrangement.

ARTICLE 21

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.
Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.
2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 22

Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 23
Entry into force

Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party through the diplomatic channel of the completion of its constitutional formalities required to bring this Agreement into effect.
The Agreement shall come into force on the first day of the month following the date of the last notification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement

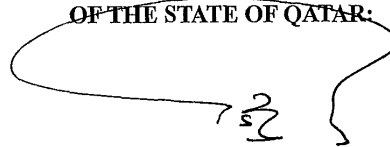
DONE in duplicate at *Brussels* on this ...*6th*... day of ...*March*..., in four
(4) originals in the English, Arabic, French and Dutch languages, all the texts being equally authentic.
In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE KINGDOM OF BELGIUM:**



Didier REYNERS
Minister of Foreign Affairs

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE STATE OF QATAR:**



Mohammed Bin Abdulrahman
Bin Yaman AL-THANI
Deputy Prime Minister and
Minister of Foreign Affairs

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of the State of Qatar

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Points beyond
Points in Qatar	Any points	Points in Belgium	Any points

2. Routes of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate points	Points in Qatar	Points beyond
Points in Belgium	Any points	Points in Qatar	Any points

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the agreed services on the routes begin at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.