

ingediend op **1391** (2021-2022) – Nr. 1
16 augustus 2022 (2021-2022)

Ontwerp van decreet

tot instemming
met de overeenkomst inzake luchtvervoer
tussen de Europese Unie
en haar lidstaten, enerzijds,
en de staat Qatar, anderzijds,
gedaan te Luxemburg op 18 oktober 2021



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet.....	11
Advies van de Raad van State	15
Ontwerp van decreet.....	23
Bijlage: Nederlandse tekst van de overeenkomst	27

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

Het algemene doel van deze luchtvervoersovereenkomst betreft de toegang tot elkaars markten geleidelijk en wederzijds te liberaliseren, nauwere samenwerking en convergentie op het gebied van regelgeving tot stand te brengen en eerlijke mededinging en transparantie te waarborgen. Het is de eerste dergelijke overeenkomst die de EU met één van de Golfstaten sluit.

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

1. De relaties tussen de Europese Unie en Qatar

De relaties tussen de Europese Unie (EU) en Qatar liggen vervat in de samenwerkingsovereenkomst van 1988 tussen de EU en de leden van de Samenwerkingsraad van Arabische Golfstaten (GCC). Naast Qatar maken ook Saudi-Arabië, Bahrein, Koeweit, Oman en de Verenigde Arabische Emiraten deel uit van de GCC. Die samenwerkingsovereenkomst voorziet in een regelmatige dialoog over samenwerking tussen de EU en de GCC inzake handels- en investeringsvraagstukken, macro-economische aangelegenheden, klimaatverandering, energie, milieu en onderzoek. Tijdens regelmatige bijeenkomsten van hoge ambtenaren van de EU en de afzonderlijke GCC-landen worden ook handels- en investeringsgerelateerde vraagstukken besproken.

De EU is na China de grootste handelspartner van de GCC. In 2020 was 17,8% van de invoer van de GCC afkomstig uit de EU. De EU is daarmee de belangrijkste invoerpartner van de GCC. Daarnaast was de EU in 2020 de op drie na grootste exportpartner van de GCC.

In maart 2018 hebben de Europese Dienst voor Extern Optreden (de diplomatieke dienst van de EU, EDEO) en het ministerie van Buitenlandse Zaken van Qatar een samenwerkingsarrangement ondertekend. Dit arrangement dient als basis voor een versterkte politieke dialoog en intensievere samenwerking op sectorale gebieden van wederzijds belang, met name de ontwikkeling van de particuliere sector en onderzoek en innovatie.

2. Het luchtvaartbeleid van de Europese Unie

De zogenaamde 'open skies'-arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie vormden het vertrekpunt voor een extern luchtvaartbeleid. Juridisch gezien betekenen die arresten dat de lidstaten niet individueel kunnen onderhandelen over overeenkomsten inzake internationale luchtdiensten. De bestaande bilaterale akkoorden moeten dus worden aangepast. In economisch en politiek opzicht is het opzetten van een extern luchtvaartbeleid onderdeel van het streven om de internationale burgerluchtvaart te hervormen in de richting van meer flexibiliteit en liberalisering.

In haar mededeling 'Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap' van 11 maart 2005, beklemtoont de Europese Commissie het belang van het creëren van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de oostelijke en zuidelijke buurlanden van de EU. De Commissie kent aan die landen een hoge prioriteit toe wegens economische en luchtvaartpolitieke redenen, maar ook als sectorale bijdrage aan het nabuurschapsbeleid van de EU. Het uiteindelijke doel is de EU en haar partners langs haar oostelijke en zuidelijke grenzen samen te

brengen teneinde dezelfde marktregels te delen. De EU-Raad verleende op 27 juni 2005 zijn steun aan deze doelstelling in zijn 'Conclusies betreffende de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap'. De verbetering van de luchtvaartbetrekkingen met de buurlanden vormt een belangrijke stap in de verdere economische ontwikkeling van de Europese luchtvaartsector.

De Europese Commissie concludeerde in oktober 2008 in haar mededeling 'Een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de buurlanden tegen 2010 – Voortgangverslag' dat aanzienlijke vooruitgang werd geboekt bij het verwezenlijken van de doelstelling van een ruimere gemeenschappelijke luchtvaartruimte. Zij stelt voor om verder te werken aan de ontwikkeling van die luchtvaartruimte, enerzijds door nauw toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van bestaande overeenkomsten, en anderzijds door nieuwe potentiële partners te zoeken voor deelname aan het project.

Eind 2015 stelde de Commissie een nieuwe luchtvaartstrategie voor. Het gaat om een omvangrijk initiatief met drie doelstellingen, zijnde het stimuleren van de Europese economie, het verstevigen van de industriële basis van Europa en het bevorderen van het wereldwijde leiderschap van de EU. De Europese Commissie keurde een ambitieus pakket voorstellen goed om op EU-niveau te onderhandelen over algemene luchtvaartovereenkomsten met belangrijke partnerlanden. Het gaat onder meer om de Associatie van Zuidoost-Aziatische landen (ASEAN), de landen van de Samenwerkingsraad van de Golf, Turkije, China, Mexico en Armenië.

De burgerluchtvaart vormt een belangrijk onderdeel van de Europese economie. De totstandbrenging van een eengemaakte luchtvaartmarkt heeft er in grote mate toe bijgedragen dat de sector dynamischer is geworden, beter presteert en grote economische en sociale voordelen heeft opgeleverd. Volgens de Europese Commissie is het onwaarschijnlijk dat het volledige potentieel van de interne markt zal worden benut, zolang de EU niet als een eengemaakte, gecoördineerde entiteit optreedt in haar luchtvaartrelaties met derde landen.

3. Het bestaande kader voor luchtdiensten tussen de EU en Qatar

Qatar is een van de snelst groeiende markten buiten de EU. De luchtdiensten tussen de Unie en Qatar worden momenteel geëxploiteerd op basis van een aantal bilaterale overeenkomsten tussen afzonderlijke lidstaten en Qatar. Bijna alle lidstaten hebben via hun bestaande bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten met Qatar reeds volledige toegang tot de markt verleend. Voor België is dat de overeenkomst van 6 maart 2018 inzake luchtvervoer.

In die overeenkomsten ontbreken echter adequate bepalingen over essentiële elementen zoals bijvoorbeeld eerlijke mededinging, transparantie of sociale kwesties om misbruik van een geliberaliseerde markt tegen te gaan, elementen die wel allemaal in de overeenkomst zijn opgenomen.

B. Inhoud

De overeenkomst heeft met name tot doel: (1) de markten geleidelijk en wederzijds open te stellen, voor wat de toegang tot routes en capaciteit betreft; (2) te zorgen voor convergentie en effectieve naleving van de luchtvaartgerelateerde EU-regelgeving door Qatar; en (3) non-discriminatie en een gelijk speelveld voor ondernemingen tot stand te brengen. De efficiëntere verbindingen zullen handel, toerisme, investeringen en economische en sociale ontwikkeling bevorderen.

De overeenkomst bevat eveneens stevige clausules over milieu, sociale aspecten en eerlijke concurrentie, en krachtige mechanismen tegen concurrentievervalsing of ander misbruik.

Het is de eerste dergelijke overeenkomst die de EU met een Golfstaat sluit.

C. Procedureverloop

Totstandkoming

Op 7 juni 2016 heeft de Raad van de Europese Unie machtiging verleend aan de Europese Commissie om te onderhandelen over een overeenkomst betreffende luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Qatar.

De onderhandelingen werden succesvol afgerond met de parafering van de voorliggende overeenkomst op 4 maart 2019.

Op 28 juni 2021 heeft de Raad van de Europese Unie groen licht gegeven om de luchtvaartovereenkomsten te ondertekenen.

Gemengd karakter en ondertekening

Tijdens zijn vergadering van 11 februari 2020 legde de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), het gemengde karakter vast. Zowel de federale overheid als de gewesten oefenen hun bevoegdheid uit. Overeenkomstig de beslissing van de ICBB van 9 juli 2008 wordt het verslag van de WGV naar de leden van de ICBB gestuurd. Indien binnen de dertig dagen na de notificatie van het verslag geen bezwaren worden geformuleerd, is het verslag definitief goedgekeurd.

De overeenkomst werd op 18 oktober 2021 ondertekend volgens formule 3 van de ICBB, dit wil zeggen één enkele handtekening in naam van het Koninkrijk België, maar met vermelding van al de betrokken overheden onder de handtekening. Dit is de gebruikelijke formule voor de ondertekening door België van verdragen tussen de Europese Unie en derde landen.

Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving, bracht op 29 juni 2022 advies uit met kenmerk 71.576/3.

Bekendmaking van de normen waarnaar de overeenkomst verwijst

De Raad merkt op dat in de overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de conventie van Chicago. De Raad verwijst naar zijn eerdere opmerkingen inzake de bijlagen bij de conventie. 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 International Civil Aviation Organization (ICAO) 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 Vlaamse Regering antwoordt dat naar aanleiding van eerdere adviezen van de Raad van State bij bilaterale luchtvaartakkoorden, dit probleem reeds werd voorgelegd op de Werkgroep Gemengde Verdragen van 19 september 2017. De

Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit neemt dit punt verder op. Het is een globaal probleem dat evenwel geen beletsel vormt voor de verderzetting van de instemmingsprocedure.

Internationale Arbeidsorganisatie – verdragen

Daarnaast merkt de Raad op dat op grond van artikel 20, lid 6, van de overeenkomst de ratificatie moet worden overwogen van alle door de Internationale Arbeidsorganisatie als actueel aangemerkte verdragen waarbij België nog geen partij is.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze opmerking.

Voorlopige toepassing

Voorlopige toepassing van het akkoord voor België is pas mogelijk van zodra alle bevoegde parlementen in België hebben ingestemd met het akkoord. Rekening houdend met deze toelichting, geeft deze bepaling geen aanleiding tot opmerkingen.

Opschrift

Tot slot stelt de Raad dat zowel in het opschrift als in artikel 2 van het voorontwerp dient te worden geschreven "gedaan te Luxemburg op 18 oktober 2021".

Het ontwerp van decreet werd in die zin aangepast.

D. Vlaamse bevoegdheden

Overeenkomstig de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI), zoals gewijzigd, zijn de gewesten krachtens artikel 6, §1, X, 7°, bevoegd voor "de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal". In de voorliggende overeenkomst blijkt de gewestbevoegdheid uit artikel 8.5 (grondafhandeling), 8.6 (toekenning van slots) en 10 (luchthavenvergoedingen).

Verdragsartikel 16 over milieubescherming behoort overeenkomstig artikel 6, §1, II, van de BWHI eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

De verdragsartikelen 2 tot en met 4 betreffen een federale bevoegdheid, maar de gewesten moeten op basis van artikel 6, §3, 6°, van de BWHI worden betrokken voor het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, en voor de rechten die er betrekking op hebben.

De verdragsartikelen 13 en 14 over de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart vormen een federale bevoegdheid. Overeenkomstig artikel 6, §4, 4°, van de BWHI inzake het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden, moeten de gewesten wel worden betrokken. De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN VAN DE OVEREENKOMST

De overeenkomst telt dertig artikelen en twee bijlagen.

In de preambule wijzen de verdragspartijen op het belang van luchtvervoer. Zij wensen het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het luchtvervoer te garanderen, bevestigen het belang van milieubescherming en de strijd tegen de klimaatverandering, nemen nota van het belang van eerlijke concurrentie

en consumentenbescherming en erkennen dat de commerciële groei niet mag leiden tot een afzwakking van de arbeidsnormen.

Artikel 1 geeft een aantal begripsomschrijvingen.

Titel I. Economische bepalingen

Elke verdragspartij verleent de andere partij rechten met betrekking tot de exploitatie van het internationale luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Het betreft het recht om over het grondgebied te vliegen en om er te landen al dan niet voor het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost, naast de overige in de overeenkomst gespecificeerde rechten (artikel 2).

De bevoegde instanties van de ene partij verlenen de passende vergunningen aan een luchtvaartmaatschappij van de andere partij. Elke luchtvaartmaatschappij moet beantwoorden aan de voorwaarden in de wetten en regels die de bevoegde overheid normaal toepast voor de exploitatie van het internationale luchtvervoer. De voorwaarden inzake veiligheid en beveiliging van de luchtvaart worden gehandhaafd en opgelegd. De bevoegde overheden erkennen wederzijds de regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en/of de nationaliteit van de luchtvaartmaatschappij die een vergunning aanvraagt, met uitzondering van een beperkt aantal welomschreven gevallen (artikel 3).

In bepaalde gevallen (wanneer de betrokken luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de voorwaarden in verband met hoofdvestiging, eigendom, naleving van wetten en regels) kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning, technische vergunningen of activiteiten weigeren, intrekken, opschorten, aan voorwaarden onderwerpen of beperken, met uitzondering van een beperkt aantal welomschreven gevallen (artikel 4).

De partijen erkennen de potentiële baten van de geleidelijke liberalisering van de eigendom van en zeggenschap over hun respectieve luchtvaartmaatschappijen. De partijen komen overeen binnen het gemengd comité te gepasten tijde de opportuniteiten van een wederzijdse liberalisering van de eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen te bekijken (artikel 5).

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

De partijen moeten eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, bij voorkeur zonder overheidssteun. Zij mogen geen overheidssubsidies of -steun verstrekken aan een bedrijf of daarvoor toestemming geven als dit nadelige gevolgen heeft voor de eerlijke en gelijke kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij om de concurrentie aan te gaan voor de verlening van luchtvervoerdiensten. Ook moet elke partij antitrustpraktijken daadwerkelijk verbieden en beletten. Een partij kan bij discriminatie of oneerlijke praktijken voor zover dit kan worden bewezen, schriftelijke opmerkingen indienen bij de andere partij. Om het probleem op te lossen, kan een partij bovendien om overleg met de andere partij verzoeken (artikel 7).

Artikel 8 betreft de commerciële activiteiten. De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere partij voor promotie en verkoop van luchtvervoer, er personeel tewerk te stellen, hun grondafhandeling te regelen, inkomsten te transfereren, samen te werken met andere transportdiensten, hun vliegtuigen en bemanning te leasen en franchising- of brandingovereenkomsten te sluiten met ondernemingen. De toewijzing van slots op de luchthavens gebeurt op een onafhankelijke, transparante, doeltreffende en niet-discriminerende basis.

Luchtvaartmaatschappijen en hun apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen, boordproviand en andere voorwerpen zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen, inspectievergoedingen, btw of andere vergelijkbare rechten en heffingen. Een partij kan wel belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied. De overeenkomst zorgt niet voor een wijziging van dubbelbelastingverdragen tussen EU-lidstaten en Qatar (artikel 9).

Overeenkomstig artikel 10 moeten gebruikersheffingen voor het gebruik van luchtvaartnavigatie en verkeersleiding kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn. De gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten mogen niet discriminerend zijn en moeten billijk worden gespreid over de categorieën gebruikers. De luchtvaartmaatschappijen kunnen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging (artikel 11). De partijen verstrekken elkaar statistische informatie (artikel 12).

Titel II. Samenwerking op regelgevingsgebied

De partijen zetten inzake veiligheid van de luchtvaart nauwere samenwerking op met betrekking tot onderzoek naar ongevallen, de ontwikkeling van regelgeving, de uitwisseling van veiligheidsinformatie en de mogelijke deelname aan mekaars toezichtsactiviteiten. De bewijzen van luchtwaardigheid, bevoegdheidsbewijzen en vergunningen worden door de andere partij erkend. Elke partij kan om overleg vragen over veiligheidsnormen en -voorschriften van een andere partij. Platforminspecties van een partij op de luchtvaartuigen van de andere partij op diens grondgebied zijn toegestaan voor zover dergelijke controle geen onredelijke vertraging veroorzaakt (artikel 13). De partijen bevestigen dat hun wederzijdse verplichtingen ook de beveiliging van de luchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten. Zij verlenen elkaar bijstand en handelen overeenkomstig de voorschriften die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opstelde (artikel 14). Artikel 15 stelt dat de partijen samenwerken inzake luchtverkeersbeheer.

De partijen ondersteunen de noodzaak aan milieubescherming door duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. Zij zijn er zich van bewust dat de effecten van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum moeten worden beperkt op een wijze die in overeenstemming is met de doelstellingen van deze overeenkomst. De partijen erkennen ook het belang van de aanpak van de klimaatverandering (artikel 16).

Artikel 17 betreft de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen. Overeenkomstig artikel 18 tot en met 20 handelen de partijen ook op het vlak van consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingssystemen en sociale aspecten.

Titel III. Institutionele en slotbepalingen

De bepalingen van de overeenkomst moeten strikt worden geïnterpreteerd en mogen niet worden uitgelegd als zouden zij rechtstreeks rechten toekennen of verplichtingen opleggen aan burgers. De partijen treffen maatregelen om de naleving van de verplichtingen die uit de overeenkomst voortvloeien, te garanderen, en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen in gevaar kunnen brengen. Zij zijn op hun grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van de overeenkomst. Zij informeren en helpen elkaar in geval van onderzoek naar mogelijke inbreuken (artikel 21).

Overeenkomstig artikel 22 wordt er een gemengd comité opgericht dat verantwoordelijk is voor het beheer van de overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Het doet aanbevelingen en neemt beslissingen in de gevallen waarin deze overeenkomst uitdrukkelijk voorziet. Het gemengd comité werkt en neemt besluiten op basis van consensus.

Artikel 23 betreft de geschillenbeslechting en arbitrage. Onverminderd artikel 4 kunnen geschillen met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze overeenkomst, die niet door overleg in het gemengd comité kunnen worden opgelost, op verzoek van een partij worden doorverwezen naar een persoon of orgaan. Indien de partijen geen overeenkomst bereiken, kan het geschil op verzoek worden onderworpen aan arbitrage.

Artikel 24 gaat over de verhouding tot andere overeenkomsten. De verdragsbepalingen schorsen de relevante bepalingen van de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Qatar en de EU-lidstaten. Bepalingen in een eerdere overeenkomst of regeling betreffende luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en Qatar met betrekking tot de kwesties die onder artikel 2, 3, 8 en 11 van deze overeenkomst vallen, blijven als onderdeel van deze overeenkomst van toepassing wanneer zij voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen gunstiger en/of flexibeler zijn. De partijen overleggen in het gemengd comité over de mogelijke herziening van de overeenkomst bij toetreding van de partijen tot multilaterale overeenkomsten.

Een partij die verdragsbepalingen wenst te wijzigen, stelt het gemengd comité daarvan in kennis (artikel 25). De wijzigingen worden van kracht overeenkomstig de bepalingen van artikel 29.

Artikel 26 betreft de toetreding van nieuwe lidstaten tot de Europese Unie. Artikel 27 betreft de opzegging van de overeenkomst. De registratiebepalingen liggen vervat in artikel 28.

Overeenkomstig artikel 30 treedt de overeenkomst in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de maand waarin de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de voltooiing van hun respectieve interne procedures die nodig zijn voor de inwerkingtreding van deze overeenkomst. De partijen komen overeen dat zij de overeenkomst voorlopig zullen toepassen vanaf de datum van ondertekening, overeenkomstig hun toepasselijke interne procedures en/of binnenlandse wetgeving.

Artikel 30 betreft de authentieke teksten.

Bijlagen

Bijlage I betreft de overgangsbepalingen en bijlage II het geografisch toepassingsgebied van rechten van de vijfde vrijheid voor vrachtdiensten.

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

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET



Voorontwerp van decreet tot instemming met de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de staat Qatar, anderzijds, ondertekend te _____ op _____.

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

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Staat Qatar, anderzijds, ondertekend te ____ op _____, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

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

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 71.576/3
van 29 juni 2022

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot instemming met de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de staat Qatar, anderzijds, ondertekend te ... op ...’

Op 24 mei 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot instemming met de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de staat Qatar, anderzijds, ondertekend te ... op ...’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 21 juni 2022. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, en Astrid TRUYENS, griffier.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 29 juni 2022.

*

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 rechtsgrond,¹ alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe het Vlaamse Parlement te laten instemmen met de ‘Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de staat Qatar, anderzijds, ondertekend te ... op ...’ (lees: gedaan te Luxemburg op 18 oktober 2021) (hierna: de Overeenkomst).

De Overeenkomst heeft luidens de preambule tot doel te zorgen voor de openstelling van de markttoegang, het bevorderen van de vrije, eerlijke en onverstoorde concurrentie en een convergentie op het gebied van regelgeving, rekening houdend met het belang van de bescherming van het milieu, van de consumentenbelangen en van de arbeidsnormen.

De Overeenkomst bevat definities (artikel 1), economische bepalingen (titel I), bepalingen inzake de samenwerking op regelgevingsgebied (titel II) en institutionele en slotbepalingen (titel III). De Overeenkomst bevat tevens een bijlage 1 met overgangsbepalingen en een bijlage 2 met het geografisch toepassingsgebied voor “verkeersrechten van de vijfde vrijheid voor vrachtdiensten”.

ONDERZOEK VAN DE OVEREENKOMST

3. De Overeenkomst verwijst herhaaldelijk naar het “Verdrag” (zie artikel 13, leden 2, 4, en 6, en artikel 14, lid 2²) dat overeenkomstig artikel 1, punt 6, van de Overeenkomst als volgt wordt gedefinieerd:

“het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:

a) iedere wijziging die krachtens artikel 94, punt a), van het verdrag in werking is getreden en die door Qatar en de EU-lidstaat of -lidstaten geratificeerd is, voor zover zij ter zake doet; alsmede

b) iedere bijlage of iedere wijziging daarvan die is goedgekeurd krachtens artikel 90 van het verdrag, voor zover deze bijlage of wijziging op een gegeven tijdstip voor zowel Qatar als de EU-lidstaat of -lidstaten van kracht is en ter zake doet.”

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

² Zie ook artikel 14, lid 4, van de Overeenkomst waar met de woorden “de internationale normen voor de beveiliging van de luchtvaart en de passende aanbevolen praktijken van de ICAO” naar bijlagen bij het Verdrag verwezen wordt.

Wat de bijlagen bij het Verdrag ‘inzake de internationale burgerluchtvaart’ betreft, moet worden herinnerd aan hetgeen in dat verband is opgemerkt in advies 70.608/3 van 31 december 2021 over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘houdende instemming met de overeenkomst betreffende het luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso, ondertekend te Brussel op 5 juni 2018’:

“De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de ‘International Standards and Recommended Practices’ (artikelen 38, 54, 1), en 90 van het Verdrag van Chicago). Die bijlagen zijn niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

In dit verband dient erop te worden gewezen dat die bepalingen, volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, in beginsel niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen.³

Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, zou alleen dan geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen⁴ bekendgemaakt moeten worden of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking⁵ voorzien had, wat thans niet het geval is⁶.”

4. Op grond van artikel 20, lid 6, van de Overeenkomst zal door België de ratificatie moeten worden overwogen van alle door de Internationale Arbeidsorganisatie als actueel aangemerkte verdragen waarbij België nog geen partij is.

5. Artikel 29, lid 3, van de Overeenkomst luidt als volgt:

“Onverminderd lid 1 passen de partijen deze overeenkomst voorlopig toe vanaf de datum van ondertekening, overeenkomstig hun toepasselijke interne procedures en/of binnenlandse wetgeving.”

Hierover om nadere toelichting verzocht, verklaarde de gemachtigde dat steeds is verduidelijkt dat een voorlopige toepassing van het akkoord voor België pas mogelijk is van zodra alle bevoegde parlementen in België hebben ingestemd met het akkoord.

³ Voetnoot 10 van het geciteerde advies: Cass. 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. VERHOEVEN.

⁴ Voetnoot 11 van het geciteerde advies: Regels uitgevaardigd door organen van internationale instellingen kunnen immers in het interne recht bindend verklaard worden doordat ze bekendgemaakt zijn in het publicatieblad dat door die instellingen uitgegeven wordt, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, “L’application du droit international par le juge administratif”, *APT*, 1998, 95). Zie evenwel advies 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 ‘houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in ‘s-Gravenhage op 17 juni 2008’, *Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66.

⁵ Voetnoot 12 van het geciteerde advies: Zie in dat verband advies 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 ‘betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart’, *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 53-3381/001, 12-13.

⁶ Voetnoot 13 van het geciteerde advies: Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS (7e kamer) 10 juni 2005, nr. 145.819, NV Heli Service Belgium.

Rekening houdend met deze toelichting, geeft deze bepaling geen aanleiding tot opmerkingen.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

6. Zowel in het opschrift als in artikel 2 van het voorontwerp dient te worden geschreven “gedaan te Luxemburg op 18 oktober 2021”.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Wilfried VAN VAERENBERGH

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

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

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Staat Qatar, anderzijds, ondertekend te Luxemburg op 18 oktober 2021, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel, 15 juli 2022.

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

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGE:

Nederlandse tekst van de overeenkomst

OVEREENKOMST INZAKE LUCHTVERVOER
TUSSEN DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN, ENERZIJD,
EN DE STAAT QATAR, ANDERZIJD

INHOUDSOPGAVE

ARTIKEL 1: Definities

TITEL I: ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 2: Verlening van rechten

ARTIKEL 3: Exploitatievergunning

ARTIKEL 4: Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen

ARTIKEL 5: Liberalisering van eigendoms- en zeggenschapsvereisten

ARTIKEL 6: Naleving van wetten en regels

ARTIKEL 7: Eerlijke mededinging

ARTIKEL 8: Commerciële opportuniteiten

ARTIKEL 9: Douanerechten

ARTIKEL 10: Gebruikersheffingen

ARTIKEL 11: Passagiers- en goederentarieven

ARTIKEL 12: Statistieken

TITEL II: SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

ARTIKEL 13: Veiligheid van de luchtvaart

ARTIKEL 14: Beveiliging van de luchtvaart

ARTIKEL 15: Luchtverkeersbeheer

ARTIKEL 16: Milieu

ARTIKEL 17: Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

ARTIKEL 18: Consumentenbescherming

ARTIKEL 19: Geautomatiseerde boekingsystemen

ARTIKEL 20: Sociale aspecten

TITEL III: INSTITUTIONELE- EN SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL 21: Interpretatie en uitvoering

ARTIKEL 22: gemengd comité

ARTIKEL 23: Geschillenbeslechting en arbitrage

ARTIKEL 24: Verhouding met andere overeenkomsten

ARTIKEL 25: Wijzigingen

ARTIKEL 26: Toetreding van nieuwe lidstaten tot de Europese Unie

ARTIKEL 27: Opzegging

ARTIKEL 28: Registratie van de overeenkomst

ARTIKEL 29: Inwerkingtreding, voorlopige toepassing en depositaris

ARTIKEL 30: Authentieke tekst

BIJLAGE 1: Overgangsbepalingen

BIJLAGE 2: Geografisch toepassingsgebied van rechten van de vijfde vrijheid voor vrachtdiensten

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK KROATIË,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

HONGARIJE,

DE REPUBLIEK MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

verdragsluitende partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, hierna gezamenlijk "de EU-lidstaten" of afzonderlijk "de EU-lidstaat" genoemd, en

de EUROPESE UNIE, hierna "Unie" genoemd,

enerzijds; en

DE STAAT QATAR, hierna "Qatar" genoemd,

anderzijds,

hierna gezamenlijk de "partijen" genoemd,

De EU-lidstaten en Qatar, als partijen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, samen met de Unie,

DE WENS UITDRUKKEND hun belangen op het gebied van luchtvervoer te bevorderen als middel om bij te dragen tot nauwere politieke en economische banden tussen de partijen,

ERKENNENDE dat efficiënte luchtverbindingen belangrijk zijn om handel, toerisme, investeringen en sociaaleconomische ontwikkeling te bevorderen,

DE WENS UITDRUKKEND de luchtdiensten te verbeteren en een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen op basis van non-discriminatie en gelijke kansen tot mededinging voor luchtvaartmaatschappijen,

GELEID DOOR DE WENS het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het luchtvervoer te garanderen en bevestigend dat zij zich grote zorgen maken over daden of bedreigingen die gericht zijn tegen luchtvaartuigen en die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van luchtvaartuigen nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van de reizigers in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen,

NOTA NEMEND van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944,

VASTBERADEN om de potentiële voordelen van regelgevende samenwerking maximaal te benutten,

ERKENNENDE dat concurrerende luchtdiensten en een levensvatbare luchtvervoerssector belangrijke voordelen kunnen opleveren,

DE WENS UITDRUKKEND vrije, eerlijke en onverstoorde concurrentie te bevorderen, erkennende dat bepaalde subsidies een nadelig effect kunnen hebben op de concurrentie en de basisdoelstellingen van deze overeenkomst in gevaar kunnen brengen, en erkennende dat de potentiële voordelen mogelijk niet kunnen worden benut zonder een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen,

VOORNEMENS voort te bouwen op bestaande overeenkomsten en regelingen tussen hen, teneinde te zorgen voor de openstelling van de markttoegang en zoveel mogelijk voordelen te creëren voor de passagiers, expediteurs, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en hun personeelsleden, de gemeenschap in het algemeen en anderen die daar onrechtstreeks profijt van trekken,

het belang BEVESTIGEND van de bescherming van het milieu bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid,

BEVESTIGEND dat er behoefte is aan dringende maatregelen tegen de klimaatverandering en aan een voortzetting van de samenwerking om de broeikasgasemissies in de luchtvaartsector te doen afnemen, op een wijze die in overeenstemming is met hun internationale verplichtingen op dit gebied, waaronder die welke zijn vastgesteld in instrumenten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO),

het belang BEVESTIGEND van de bescherming van de consumentenbelangen en van samenwerking om een hoog niveau van consumentenbescherming te bereiken,

ERKENNENDE dat de groei aan commerciële mogelijkheden niet mag leiden tot een afzwakking van hun arbeidsnormen en het belang bevestigend om oog te hebben voor de impact van deze overeenkomst op de werknemers, de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden en van de voordelen die ontstaan wanneer aanzienlijke economische winsten van open en concurrerende markten gepaard gaan met ambitieuze arbeidsnormen voor werknemers

WIJZEND op de wens om te zoeken naar manieren om de toegang tot kapitaal voor de luchtvaartsector te faciliteren, teneinde de ontwikkeling van het luchtvervoer voort te zetten,

DE WENS UITDRUKKEND een overeenkomst inzake luchtvervoer te sluiten, ter aanvulling van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart,

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

ARTIKEL 1

Definities

Tenzij anders bepaald, wordt met het oog op de toepassing van deze overeenkomst verstaan onder:

- 1) "overeenkomst": de onderhavige overeenkomst, de bijlagen daarbij en de eventuele wijzigingen daarvan;
- 2) "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, goederen en post, tegen vergoeding of betaling van huur, met inbegrip van geregelde en niet-geregelde luchtdiensten;
- 3) "bepaling van nationaliteit": de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt om luchtdiensten te exploiteren in het kader van deze overeenkomst beantwoordt aan de eisen van artikel 3 van deze overeenkomst met betrekking tot eigendom, effectieve zeggenschap en hoofdvestiging;
- 4) "bevoegde autoriteiten": de overheidsagentschappen of -entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de administratieve taken uit hoofde van deze overeenkomst;
- 5) "geautomatiseerd boekingssysteem" of "CRS": geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over onder meer dienstregelingen, beschikbaarheid en tarieven van meer dan één luchtvaartmaatschappij, met of zonder de mogelijkheid plaatsen te reserveren of tickets af te geven, in zoverre bepaalde of alle diensten voor abonnees beschikbaar zijn. Het omvat eveneens wereldwijde distributiesystemen (GDS'en), voor zover die ook luchtvervoersproducten omvatten;

- 6) "verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:
 - a) iedere wijziging die krachtens artikel 94, punt a), van het verdrag in werking is getreden en die door Qatar en de EU-lidstaat of -lidstaten geratificeerd is, voor zover zij ter zake doet; alsmede
 - b) iedere bijlage of iedere wijziging daarvan die is goedgekeurd krachtens artikel 90 van het verdrag, voor zover deze bijlage of wijziging op een gegeven tijdstip voor zowel Qatar als de EU-lidstaat of -lidstaten van kracht is en ter zake doet;
- 7) "discriminatie": een onderscheid zonder objectieve rechtvaardiging;
- 8) "EU-Verdragen": het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
- 9) "passagierstarief": de prijs die aan de luchtvaartmaatschappijen of hun agenten of aan andere ticketverkopers moet worden betaald voor het vervoer van passagiers via luchtdiensten (met inbegrip van elke andere vervoerswijze die hiermee verband houdt), alsmede de voorwaarden waaronder deze prijs geldt, met inbegrip van vergoedingen aan agentschappen en andere ondersteunende diensten;

- 10) "bepaling van deugdelijkheid": de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt om luchtdiensten te exploiteren in het kader van deze overeenkomst over voldoende financiële draagkracht en passende leidinggevende deskundigheid beschikt om dergelijke diensten te exploiteren, en bereid is de wetten, regels en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;
- 11) "volledige kosten": de kosten van de dienstverlening plus een redelijke vergoeding voor vaste beheerskosten;
- 12) "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;
- 13) "hoofdvestiging": het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het land van een partij waar de belangrijkste financiële functies van en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend;
- 14) "goederentarief": de prijs die moet worden betaald voor het vervoer van goederen via luchtdiensten (met inbegrip van elke andere vervoerswijze die hiermee verband houdt), alsmede de voorwaarden waaronder deze prijs geldt, met inbegrip van vergoedingen aan agentschappen en andere ondersteunende diensten;

- 15) "zelfafhandeling": situatie waarbij een gebruiker zichzelf rechtstreeks een of meer categorieën afhandelingsdiensten verleent en met derden geen enkel contract, hoe ook genaamd, dat de verlening van dergelijke diensten tot doel heeft, afsluit. Voor de toepassing van deze definitie worden gebruikers onderling niet als derden beschouwd als:
- a) de ene een meerderheidsbelang heeft in de andere, of
 - b) eenzelfde entiteit in elk van beide een meerderheidsbelang heeft;
- 16) "ernstige verstoring in de economie ": een uitzonderlijke, tijdelijke (van korte of lange duur) en ernstige crisis die de economie van een EU-lidstaat of Qatar in haar geheel en niet een specifieke regio of economische sector raakt;
- 17) "landing voor andere dan verkeersdoeleinden": een om een andere reden dan voor het aan boord nemen of afzetten van passagiers, bagage, lading en of post in het luchtvervoer gemaakte landing;
- 18) "subsidie": alle door de overheid of door een andere overheidsinstantie verleende financiële bijdragen, met inbegrip van:
- a) de rechtstreekse overdracht van middelen en de mogelijk rechtstreekse overdracht van middelen of passiva;
 - b) de derving of niet-inning van inkomsten die normaal gesproken de overheid toekomen;

- c) de levering van goederen en diensten niet zijnde algemene infrastructuur, of de inkoop van goederen of diensten; of
- d) het doen van betalingen aan een financieringsmechanisme of het feit dat een particuliere instantie wordt belast met of de uitvoering krijgt opgedragen van één of meer van de in punten a), b) en c) vermelde functies die de overheid of een andere overheidsinstantie normaal gesproken zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen,

die de jure of de facto wordt beperkt tot bepaalde luchtvaartmaatschappijen en die deze luchtvaartmaatschappij(en) een voordeel oplevert. Met een financiële bijdrage van een overheid of een andere overheidsinstantie wordt geacht geen voordeel te zijn verleend indien een particuliere marktdeelnemer die zich door winstgevendheidsvooruitzichten laat leiden in dezelfde situatie dezelfde financiële bijdrage had verstrekt;

- 19) "grondgebied": voor Qatar , de in artikel 2 van de overeenkomst aan dat begrip toegekende betekenis; voor de Europese Unie en haar lidstaten betekent het het landgebied, de maritieme binnenwateren en de territoriale zee van de EU-lidstaten waarop de EU-verdragen van toepassing zijn, onder de daarin neergelegde voorwaarden, alsmede het bovenliggende luchtruim;
- 20) "gebruikersheffing": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchthavenmilieu-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, aanverwante diensten en faciliteiten inbegrepen;

TITEL I

ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

Routeschema

1. Elke partij verleent luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toestemming om vluchten uit te voeren op de hieronder gespecificeerde routes:

a) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Qatar:

alle punten in Qatar – alle tussenliggende punten – alle punten in de Unie – alle verder gelegen punten;

b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie:

alle punten in de Unie – alle tussenliggende punten – alle punten in Qatar – alle verder gelegen punten;

Voor de toepassing van het bovengenoemde routeschema betekent:

"alle punten": één of meer punten;

"alle punten in de Unie": één of meer punten binnen dezelfde EU-lidstaat of in verschillende EU-lidstaten, hetzij afzonderlijk, hetzij gecombineerd en in een willekeurige volgorde.

Verkeersrechten

2. Elke partij verleent de andere partij op niet-discriminerende basis de hierna vermelde rechten met betrekking tot de exploitatie van internationale luchtvervoeractiviteiten door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
 - a) het recht over haar grondgebied te vliegen zonder te landen;
 - b) het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
 - c) het recht om geregelde en niet-geregelde internationale luchtvervoeractiviteiten voor passagiers, gecombineerde vluchten en vrachtluchten uit te voeren;
 - i) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Qatar, het recht om internationale luchtvervoerdiensten uit te voeren tussen alle punten in Qatar en alle punten in de Unie met
 - A) verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid zonder beperkingen op het gebied van routes, capaciteit en/of frequentie; alsmede

- B) verkeersrechten van de vijfde vrijheid voor alle vrachtdiensten tussen de Unie en de in bijlage 2, deel 1, genoemde verder gelegen punten voor zover de frequentie van de uitgeoefende verkeersrechten van de vijfde vrijheid per EU-lidstaat niet meer dan zeven vluchten per week bedraagt;
- ii) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, het recht om internationale luchtvervoeractiviteiten uit te voeren tussen alle punten in de Unie en alle punten in Qatar met:
 - A) verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid zonder beperkingen op het gebied van routes, capaciteit en/of frequentie; alsmede
 - B) verkeersrechten van de vijfde vrijheid voor alle vrachtdiensten tussen Qatar en de in bijlage 2, deel 2, genoemde verder gelegen punten voor zover de frequentie van de uitgeoefende verkeersrechten van de vijfde vrijheid per EU-lidstaat niet meer dan zeven vluchten per week bedraagt;

De uitoefening van deze verkeersrechten valt onder de overgangsbepalingen in bijlage I bij deze overeenkomst.

Teneinde elke twijfel uit te sluiten, geldt voor EU-lidstaten die met Qatar bilaterale luchtvervoerovereenkomsten en regelingen hebben gesloten die per week in zeven vluchten of minder voorzien op grond van verkeersrechten van de vijfde vrijheid voor vrachtdiensten, dat het totale aantal beschikbare wekelijkse frequenties voor beide partijen aan het einde van de overgangperiode zeven bedraagt.

- d) de overige in deze overeenkomst gespecificeerde rechten.

Operationele flexibiliteit

3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze op de in lid 1 gespecificeerde routes:
- a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
 - b) verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;
 - c) tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van de partijen bedienen, in om het even welke combinatie en volgorde, overeenkomstig lid 2;
 - d) landingen op een punt of punten overslaan;
 - e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van hun luchtvaartuigen naar een ander ("change of gauge");
 - f) een tussenlanding maken op iedere punt binnen of buiten het grondgebied van elk van beide partijen;
 - g) transitvluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij;
 - h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer, alsmede

- i) meer dan één punt bedienen binnen dezelfde EU-lidstaat of, binnen Qatar, met dezelfde vlucht (co-terminalisering).

De in punten a) tot en met i) van dit lid voorziene operationele flexibiliteit kan worden uitgeoefend zonder richtings- of geografische beperkingen en zonder verlies van rechten om vervoer te verrichten dat anderszins toelaatbaar is krachtens deze overeenkomst, voor zover:

- de diensten van luchtvaartmaatschappijen uit Qatar een punt in Qatar bedienen;
- de diensten van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie een punt in de Unie bedienen.

4. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij van de andere partij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten, de routes, de herkomst of bestemming van het verkeer of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve om redenen die verband houden met douane, techniek, exploitatie, veiligheid van het luchtverkeersbeheer, milieu of volksgezondheid, of tenzij anders bepaald in deze overeenkomst.

5. Niets in deze overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van:

- a) Qatar het recht op het grondgebied van een EU-lidstaat tegen betaling passagiers, bagage, goederen en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van diezelfde EU-lidstaat;

- b) de Unie het recht in Qatar tegen betaling passagiers, bagage, goederen en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt in Qatar.

ARTIKEL 3

Exploitatievergunning

1. Na ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van een partij verlenen de bevoegde autoriteiten van de andere partij zo spoedig mogelijk de exploitatievergunningen en passende technische vergunningen, voor zover:
- a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Qatar:
- i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in Qatar bevindt en de maatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van Qatar;
 - ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Qatar; en
 - iii) de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berust bij Qatar en/of onderdanen van Qatar;

- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Unie:
- i) de luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig de EU-Verdragen, op het grondgebied van de Unie is gevestigd en beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Unie;
 - ii) de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate daadwerkelijk regelgevend toezicht houdt op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde autoriteit duidelijk is vermeld; en
 - iii) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van een of meer EU-lidstaten of lidstaten van de Europese Vrijhandelsassociatie of van onderdanen van die lidstaat of lidstaten, en deze lidstaten of onderdanen daadwerkelijk zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij.
- c) artikelen 13 en 14 worden nageleefd; en
- d) de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de in wet- en regelgeving voorgeschreven voorwaarden die gewoonlijk worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de partij die de aanvraag behandelt.
2. Wanneer de partijen exploitatievergunningen en technische vergunningen afgeven, behandelen zij alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij op niet-discriminerende wijze.

3. Als een partij een aanvraag voor een exploitatievergunning ontvangt van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, erkent zij de door de eerste partij gedane vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en/of nationaliteit van die luchtvaartmaatschappij alsof die vaststellingen door haar eigen bevoegde autoriteiten zijn gedaan, en voert zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve in de gevallen als bedoeld in artikel 4, lid 2. Teneinde elke twijfel uit te sluiten, wordt benadrukt dat deze alinea geen betrekking heeft op de erkenning van vaststellingen die verband houden met veiligheidscertificaten of -vergunningen, beveiligingsregelingen of de verzekeringsdekking.

ARTIKEL 4

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen

1. Elke partij mag de exploitatievergunningen of technische vergunningen weigeren, intrekken, opschorten, aan voorwaarden onderwerpen of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze weigeren, opschorten, aan voorwaarden onderwerpen of beperken als:
 - a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Qatar:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in Qatar bevindt of de maatschappij niet over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van Qatar beschikt;
 - ii) Qatar er niet daadwerkelijk op toeziet of niet afdwingt dat de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of

- iii) de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij niet berust bij Qatar en/of onderdanen van Qatar;
 - b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Unie:
 - i) de luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig de EU-Verdragen, niet op het grondgebied van de Unie is gevestigd of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Unie;
 - ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde autoriteit niet duidelijk is vermeld; of
 - iii) de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van een of meer EU-lidstaten of lidstaten van de Europese Vrijhandelsassociatie of van onderdanen van die lidstaat of lidstaten, of deze lidstaten of onderdanen geen daadwerkelijke zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij.
 - c) de luchtvaartmaatschappij de in artikel 6 vermelde wetten en regels en/of de wetten en regels die normaal worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de partij die de aanvraag behandelt, niet heeft nageleefd.
2. Als een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat een luchtvaartmaatschappij of de andere partij zich in één van de in lid 1 bedoelde situaties bevindt, kan zij de andere partij verzoeken overleg te plegen.

3. Dat overleg gaat zo spoedig mogelijk van start en uiterlijk dertig dagen na ontvangst van het verzoek om overleg. Als de partijen er niet in slagen om een overeenkomst te bereiken binnen dertig dagen of binnen een afgesproken termijn na het begin van het overleg, of als de afgesproken corrigerende maatregelen niet worden uitgevoerd, heeft de partij die om overleg heeft gevraagd het recht om maatregelen te nemen om de exploitatievergunning of de technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of aan voorwaarden te onderwerpen om de naleving van dit artikel te waarborgen.

4. Onverminderd lid 3, kan een partij met betrekking tot lid 1, punt c), in noodgevallen of om verdere inbreuken te voorkomen onmiddellijke of dringende maatregelen nemen. Teneinde elke twijfel uit te sluiten, kan er slechts sprake zijn van verdere inbreuken als over de vermeende inbreuk voordien reeds overleg is gepleegd tussen de bevoegde autoriteiten van de partijen.

ARTIKEL 5

Liberalisering van eigendoms- en zeggenschapsvereisten

De partijen erkennen de potentiële baten van de geleidelijke liberalisering van de eigendom van en zeggenschap over hun respectieve luchtvaartmaatschappijen. De partijen komen overeen binnen het gemengd comité te gepasten tijde de opportuniteiten van een wederzijdse liberalisering van de eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen te bekijken. Als resultaat van die analyse kan het gemengd comité overeenkomstig artikel 25 wijzigingen van deze overeenkomst voorstellen.

ARTIKEL 6**Naleving van wetten en regels**

1. Als luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het grondgebied van de andere partij binnenkomen of verlaten, moeten zij zich houden aan de wetten en regels van die partij inzake binnenkomst op en vertrek uit het grondgebied door luchtvaartuigen die internationaal luchtvervoer uitvoeren en inzake de exploitatie van luchtvaartuigen.

2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij moeten de wetten en voorschriften van die partij met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanningen, bagage, goederen en/of post aan boord van het luchtvaartuig (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen, bagage, goederen en/of post, van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden nageleefd.

3. De partijen staan op hun grondgebied toe dat de luchtvaartmaatschappij van de andere partij maatregelen neemt om te garanderen dat alleen personen worden vervoerd die beschikken over de vereiste reisdocumenten voor binnenkomst op hun grondgebied of voor transit via het grondgebied van de andere partij.

ARTIKEL 7

Eerlijke mededinging

1. De partijen komen overeen hun luchtvaartmaatschappijen eerlijke en gelijke kansen te bieden om te concurreren voor de exploitatie van luchtvervoerdiensten.
2. De partijen:
 - a) verbieden of vermijden middels respectieve interne procedures en processen binnen hun respectieve rechtsgebieden elke vorm van discriminatie of oneerlijke praktijken die nadelige gevolgen hebben voor de kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij om eerlijk en op voet van gelijkheid te concurreren in het verlenen van luchtvervoerdiensten;
 - b) verlenen geen subsidies aan luchtvaartmaatschappijen als dergelijke subsidies nadelige gevolgen hebben voor de eerlijke en gelijke kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij om te concurreren in het verlenen van luchtvervoerdiensten;

3. Onverminderd lid 2, punt b), kan het volgende worden verleend:
- a) steun voor insolvable of noodlijdende luchtvaartmaatschappijen, op voorwaarde dat:
 - i) dergelijke steun wordt gekoppeld aan een geloofwaardig herstructureringsplan op basis van realistische aannames teneinde het herstel van de levensvatbaarheid van de insolvable of noodlijdende luchtvaartmaatschappij binnen een redelijke termijn te waarborgen; en
 - ii) de betrokken luchtvaartmaatschappijen, hun investeerders of aandeelhouders een aanzienlijk deel van de herstructureringskosten dragen;
 - b) tijdelijke liquiditeitssteun aan een noodlijdende luchtvaartmaatschappij in de vorm van leningen of leninggaranties voor zover het bedrag daarvan niet hoger ligt dan het bedrag dat nodig is om ervoor te zorgen dat de betrokken maatschappij haar activiteiten kan voortzetten gedurende de tijd die nodig is om een herstructurings- of liquiditeitsplan op te stellen;
 - c) voor zover zij beperkt blijven tot de minimumbedragen die nodig zijn om hun doelstelling te bereiken en hun impact op het aanbieden van luchtvervoersdiensten tot een minimum wordt beperkt:
 - i) subsidies voor het herstel van door natuurrampen veroorzaakte schade;
 - ii) in het geval van Qatar, subsidies om het hoofd te bieden aan een ernstige verstoring in zijn economie; en in het geval van de EU en haar lidstaten, subsidies om het hoofd te bieden aan een ernstige verstoring in de economie van één of meer EU-lidstaten;

- d) subsidies voor luchtvaartmaatschappijen die belast zijn met duidelijk omschreven openbaredienstverplichtingen die noodzakelijk zijn om tegemoet te komen aan vervoersbehoeften van de bevolking die niet alleen door de markt kunnen worden opgevangen, voor zover die subsidies beperkt blijven tot een redelijke compensatie voor de levering van de betrokken luchtvervoerdiensten.
4. De partijen zien erop toe dat alle luchtvaartmaatschappijen die op grond van deze overeenkomst luchtvervoerdiensten aanbieden minstens jaarlijks een financieel verslag en begeleidende financiële staten publiceren die worden onderworpen aan een externe audit overeenkomstig de internationaal erkende normen inzake boekhouding en financiële bedrijfsinformatie; en dat de eventuele door een partij verleende subsidie afzonderlijk in het financieel verslag wordt vermeld.
5. Elke partij verleent de andere partij, op haar verzoek en tenzij anders door de partijen overeengekomen, binnen een termijn van 30 dagen financiële verslagen en alle andere informatie over de in lid 4 bedoelde kwesties waar de andere partij redelijkerwijs om kan verzoeken om na te gaan of de bepalingen van dit artikel worden nageleefd. Als de verstrekte informatie commercieel gevoelig is, wordt ze door de verzoekende partij vertrouwelijk behandeld.

6. Elke partij neemt middels haar respectieve interne procedures en processen maatregelen die luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk verbieden en beletten om:

- a) feitelijke gedragingen te vertonen die voortvloeien uit expliciete of impliciete overeenkomsten of besluiten tussen concurrenten, die tot doel of als gevolg hebben dat de concurrentie wordt belemmerd, beperkt of verstoord. Dit verbod kan worden opgeheven als die overeenkomsten, besluiten of feitelijke gedragingen de verlening of verspreiding van de diensten helpen verbeteren of de technische of economische vooruitgang helpen bevorderen, waarbij een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende winsten wordt voorbehouden aan de consumenten, en zonder:
 - i) aan de betrokken ondernemingen beperkingen op te leggen welke voor het bereiken van deze doelstellingen niet onmisbaar zijn; of
 - ii) de betrokken ondernemingen de mogelijkheid te geven voor een wezenlijk deel van de desbetreffende diensten de mededinging uit te schakelen;
- b) misbruik te maken van een dominante positie die gevolgen kan hebben voor de luchtvervoersdiensten naar/van deze partij, en
- c) concentraties tussen luchtvaartmaatschappijen die de daadwerkelijke mededinging op significante wijze zouden belemmeren, met name als gevolg van het in leven roepen of versterken van een machtspositie;

7. Indien een partij van oordeel is dat haar kansen voor een eerlijke en gelijke mededinging worden geschaad door:

- a) discriminatie of oneerlijke praktijken die verboden zijn op grond van lid 2, punt a);
- b) een subsidie die verboden is op grond van lid 2, punt b), en welke niet is genoemd in lid 3;
- c) de niet-naleving van de transparantieplichtingen van de leden 4 en 5; of
- d) de niet-naleving van de verplichtingen in lid 6 door de andere partij,

mag zij (“de handelende partij”) handelen overeenkomstig de leden 8, 9 en 10

8. De handelende partij dient een schriftelijk verzoek om overleg in bij de andere partij en laat dat vergezeld gaan van een schriftelijk verslag met haar opmerkingen en bewijsstukken. Tenzij anders door de partijen overeengekomen, start het overleg binnen een termijn van 30 dagen na ontvangst van het verzoek. Een verzoek om overleg kan via het gemengd comité worden ingediend.

9. Als de partijen over de kwestie geen overeenkomst bereiken binnen 60 dagen na het begin van het overleg, of een andere door de partijen of het gemengd comité afgesproken termijn, kan de handelende partij maatregelen nemen tegen luchtvaartmaatschappijen die de gelaakte handelingen heeft gesteld of voordeel heeft gehaald uit de discriminatie, oneerlijke praktijken of subsidies. De handelende partij stelt de andere partij minstens 15 dagen voor de uitvoering van eventuele maatregelen schriftelijk in kennis van de te nemen maatregelen.

10. De overeenkomstig lid 9 genomen maatregelen zijn passend, proportioneel en zijn in omvang en looptijd beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om de schade voor de luchtvaartmaatschappijen van de handelende partij te beperken en het ongeoorloofde voordeel voor de luchtvaartmaatschappijen waartegen de maatregelen gericht zijn, weg te werken.

11. Overeenkomstig lid 9 genomen maatregelen doen geen afbreuk aan het recht van de andere partij om een beroep te doen op het in artikel 23 vastgestelde geschillenbeslechtsmechanisme.

12. Als het bij artikel 23 vastgestelde geschillenbeslechtsmechanisme wordt geopend voor kwesties die onder dit artikel vallen, worden de in artikel 23, leden 10, 11 en 12, genoemde termijnen gehalveerd.

13. Niets in deze overeenkomst kan de autoriteit en de rechten van de bevoegde concurrentieautoriteiten en de rechtbanken van de partijen om de besluiten van die autoriteiten te toetsen, beïnvloeden, beperken of schaden. Alle maatregelen van een partij uit hoofde van lid 9 laten eventuele maatregelen van deze autoriteiten en rechtbanken, waaronder die van de handelende partij, derhalve onverlet. Besluiten van de rechtbanken ter toetsing van de maatregelen en acties van de bevoegde autoriteiten worden uitgesloten van het bij artikel 23 vastgestelde mechanisme voor geschillenbeslechting.

ARTIKEL 8

Commerciële opportuniteiten

Zaken doen

1. De partijen zijn het erover eens dat de voordelen van deze overeenkomst niet kunnen worden verwezenlijkt wanneer commerciële exploitanten worden gehinderd in hun bedrijfsvoering. De partijen komen dan ook overeen om dergelijke hinderpalen voor de bedrijfsvoering van de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen, die commerciële activiteiten belemmeren, concurrentievervalsingen veroorzaken of de totstandbrenging van een gelijk speelveld verhinderen, effectief en wederzijds uit de weg te ruimen.
2. Het in artikel 22 bedoelde gemengd comité ontwikkelt een proces van samenwerking met betrekking tot bedrijfsvoering en commerciële opportuniteiten. Overeenkomstig artikel 22 mag een partij verzoeken om een vergadering van het gemengd comité teneinde alle vragen met betrekking tot de toepassing van dit artikel te bespreken.

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

3. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht op het grondgebied van de andere partij kantoren en faciliteiten te openen voor de verlening van luchtvervoersdiensten en voor de promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten en hebben het recht zowel hun eigen tickets en/of luchtvrachtbrieven als die van alle andere luchtvaartmaatschappijen te verkopen en af te geven.

4. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht om leidinggevend, verkoop-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen, te laten verblijven en te laten werken, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk. Beide partijen zorgen voor de gemakkelijke en snelle verlening van werkvergunningen voor het personeel dat in dienst is bij de in dit artikel bedoelde kantoren, inclusief het personeel dat tijdelijke taken uitvoert gedurende hoogstens 90 dagen, onverminderd de relevante geldende wetten en regels. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van elke partij vrij op het grondgebied van de andere partij al dan niet een beroep te doen op een door hen aangewezen algemene verkoopagent.

Grondafhandeling

5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij het recht:
- a) haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling"); of
 - b) een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, met inbegrip van andere luchtvaartmaatschappijen, voor zover deze leveranciers krachtens de wetten en voorschriften van elke partij toegang hebben tot de markt en dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt.

Met betrekking tot de in de eerste alinea, punten a) en b), bedoelde rechten gelden uitsluitend specifieke beperkingen inzake beschikbare ruimte of capaciteit die nodig zijn voor een veilige exploitatie van de luchthaven. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling wordt beperkt, verhinderd of uitgesloten en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondafhandelingsdiensten bestaat, ziet de desbetreffende partij erop toe dat deze diensten op gelijke en niet-discriminerende basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen; de prijzen van dergelijke diensten worden vastgesteld op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.

Toewijzing van slots op luchthavens

6. Elke partij ziet erop toe dat haar procedures, richtsnoeren en regels voor de toewijzing van de slots op de luchthavens op haar grondgebied op transparante, doeltreffende, niet-discriminerende en tijdige wijze worden toegepast.

Operationele plannen, programma's en tijdschema's

7. Een partij mag uitsluitend voor informatiedoeleinden verlangen dat kennisgeving wordt gedaan van operationele plannen, programma's of dienstregelingen betreffende krachtens deze overeenkomst geëxploiteerde diensten. Wanneer een partij een dergelijke kennisgeving verlangt, beperkt zij de administratieve last van de kennisgevingsverplichtingen en -procedures voor tussenpersonen en luchtvaartmaatschappijen van de andere partij tot het minimum.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en overmaking van fondsen

8. Elke luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoersdiensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten, via andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld, of via het internet of elk ander beschikbaar kanaal. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer en bijbehorende diensten te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta.

9. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief doch niet uitsluitend, de aankoop van brandstof, in lokale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta tegen de geldende wisselkoers.

10. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, op welk ogenblik en welke wijze dan ook, lokale inkomsten om te wisselen in om het even welke vrij converteerbare munteenheid en die inkomsten over te maken vanuit het grondgebied van de andere partij naar het land van haar keuze. De omwisseling en overmaking dienen onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop te worden toegestaan tegen de officiële wisselkoers die geldt voor lopende transacties en overmakingen op de datum dat de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient, en worden aan geen enkele heffing onderworpen, met uitzondering van de heffingen die de banken normaal in rekening brengen voor dergelijke omwisselingen en overmakingen.

Samenwerkingsregelingen op het gebied van marketing

11. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van deze overeenkomst mag een luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing samenwerkingsregelingen, zoals overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit of codesharingregelingen, sluiten met:

- a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen;
- b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en/of
- c) een aanbieder van oppervlakte- (land- of zee-)vervoer in een willekeurig land,

voor zover i) de exploiterende luchtvaartmaatschappij houder is van de passende verkeersrechten, ii) de luchtvaartmaatschappij waarmee de marketingovereenkomst wordt gesloten houder is van de passende rechten met betrekking tot de onderliggende route en iii) de regeling voldoet aan de wettelijke eisen die gewoonlijk op dergelijke overeenkomsten van toepassing zijn.

12. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van deze overeenkomst mag een luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing samenwerkingsregelingen, zoals overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit of codesharingregelingen, sluiten met een maatschappij die binnenlandse diensten aanbiedt voor zover i) die diensten onderdeel zijn van een internationale reis en ii) de regeling voldoet aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn. Voor de toepassing van dit lid betekent het begrip "binnenlandse dienst", in het geval van een exploiterende luchtvaartmaatschappij van de Unie, een route binnen het grondgebied van een EU-lidstaat en, in het geval van een exploiterende luchtvaartmaatschappij van Qatar, een route binnen het grondgebied van Qatar.

13. Wanneer passagiersvervoer met coöperatieve marketingregelingen wordt verkocht, moet in het verkooppunt of in elk geval bij de check-in of, indien geen check-in vereist is voor een aansluitende vlucht, alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegedeeld door welke vervoerder elk deel van de dienst zal worden uitgevoerd.

Intermodale diensten

14. Wanneer luchtvaartmaatschappijen in eigen naam vervoer van passagiers op de grond aanbieden, zijn deze diensten niet onderworpen aan de wetten en regels inzake luchtvervoer.

15. Niettegenstaande enige andere bepaling van deze overeenkomst is het de luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van de partijen zonder beperking toegestaan om in verband met internationaal luchtvervoer gebruik te maken van alle oppervlaktevervoer voor vracht van en naar een willekeurige punt op de grondgebieden van de partijen of in derde landen, met inbegrip van het vervoer naar en van alle luchthavens met douanefaciliteiten, en inclusief, indien van toepassing, het recht op douanevervoer van vracht in het kader van de geldende wetten en voorschriften. Deze vracht heeft, ongeacht of het oppervlaktevervoer dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun oppervlaktevervoer zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van oppervlaktevervoer; ze mogen bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die oppervlaktevervoer aanbieden en op indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Dergelijke intermodale vrachtvervoersdiensten kunnen worden aangeboden tegen een prijs waarin zowel het luchtvervoer als het oppervlaktevervoer is inbegrepen, voor zover de expediteurs correcte feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dergelijk vervoer.

Franchising en branding

16. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht franchising- of brandingovereenkomsten te sluiten met ondernemingen, met inbegrip van luchtvaartmaatschappijen, van beide partijen of van derde landen, mits de luchtvaartmaatschappijen de vereiste vergunning hebben en voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld volgens de wetten en regels die gewoonlijk door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast, met name die welke de vrijgave vereisen van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de dienst exploiteert.

Leasing

17. De partijen verlenen elkaars luchtvaartmaatschappijen het recht om op grond van deze overeenkomst diensten te verlenen met:

- a) een door een verhuurder geleased vliegtuig zonder bemanning;
- b) een van luchtvaartmaatschappijen van dezelfde partij als de huurder geleased vliegtuig met bemanning;
- c) een door een luchtvaartmaatschappij uit een land dan de partij van de huurder geleased vliegtuig met bemanning, op voorwaarde dat leasing gerechtvaardigd is op grond van uitzonderlijke behoeften, seizoensgebonden capaciteitsbehoeften of operationele problemen van de huurder en dat de leasing niet langer duurt dan strikt noodzakelijk is om die behoeften te vervullen of die problemen op te lossen.

De betrokken partijen kunnen verlangen dat de leasingovereenkomsten door hun bevoegde autoriteiten worden goedgekeurd teneinde na te gaan of de voorwaarden van dit punt en de toepasselijke veiligheids- en beveiligingseisen worden nageleefd. Als een partij een dergelijke goedkeuring verlangt, zorgt zij voor een vlot verloop van de goedkeuringsprocedures en beperkt zij de administratieve last van die procedures voor de luchtvaartmaatschappijen tot een minimum. Teneinde elke twijfel uit te sluiten, weze eraan herinnerd dat dit lid geen afbreuk doet aan de wetten en regels van de partij inzake de leasing van vliegtuigen door maatschappijen van die partij.

ARTIKEL 9

Douanerechten

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, voor zover zij aan boord van het luchtvaartuig blijven, op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen, inspectievergoedingen, belasting over de toegevoegde waarde (btw) of andere vergelijkbare indirecte belastingen en soortgelijke vergoedingen en rechten die:

a) worden opgelegd door de nationale of lokale autoriteiten of de Unie, en

- b) niet gebaseerd zijn op de kosten van de verleende dienst.
2. Worden eveneens op basis van wederkerigheid vrijgesteld van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening:
- a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en binnen redelijke grenzen aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte vertrekkende luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer dergelijke voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;
 - b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op de service, het onderhoud of de herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;
 - c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer dergelijke voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;
 - d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als dergelijk materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied; en

- e) veiligheids- en beveiligingsapparatuur voor gebruik in luchthavens of goederenterminals.
3. Niets in deze overeenkomst verhindert een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.
4. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig, alsook de in de leden 1 en 2 vermelde benodigdheden, voorraden en reserveonderdelen die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen; bovendien kan worden vereist dat ze onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten blijven tot ze opnieuw worden uitgevoerd of op een andere wijze worden verwijderd overeenkomstig de douaneregels.
5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.
6. Niets in deze overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.

7. Bagage en vracht in directe transit op het grondgebied van een partij worden vrijgesteld van belastingen, douaneheffingen, vergoedingen en andere vergelijkbare heffingen die niet op de prijs van de dienstverlening zijn gebaseerd.
8. De verplichting mag worden opgelegd om de in de leden 1 en 2 vermelde apparatuur en benodigdheden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten te bewaren.
9. Deze overeenkomst doet geen afbreuk aan de bepalingen van de respectieve overeenkomsten die tussen de EU-lidstaten en Qatar van kracht zijn ter vermijding van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal.

ARTIKEL 10

Gebruikersheffingen

1. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchtvaartnavigatie en luchtverkeersleiding kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn. In ieder geval moeten dergelijke gebruikersheffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn als de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

2. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij kunnen worden opgelegd voor het gebruik van luchthavendiensten en -infrastructuur, luchtvaartbeveiliging en bijbehorende infrastructuur en diensten, met uitzondering van de rechten die worden opgelegd voor de levering van de in artikel 8, lid 5, bedoelde diensten, niet ten onechte discriminerend zijn en billijk gespreid zijn over de categorieën gebruikers. Dergelijke gebruikersheffingen moeten in verhouding staan tot de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchthaven- en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op die luchthaven of op de luchthavens waarop een gemeenschappelijke heffingsregeling van toepassing is, maar mogen deze niet overschrijden. Dergelijke gebruikersheffingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In ieder geval worden dergelijke heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij opgelegd volgens voorwaarden die minstens even gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

3. Elke partij eist dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de diensten en installaties overleg plegen en de informatie uitwisselen die nodig is om nauwkeurig te kunnen nagaan of de gebruikersheffingen redelijk zijn, overeenkomstig de beginselen van leden 1 en 2. De bevoegde heffingsautoriteiten of -organen stellen de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, zodat de gebruikers hun mening en opmerkingen kunnen geven alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

ARTIKEL 11

Passagiers- en goederentarieven

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun passagiers- en goederentarieven vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging.
2. Elke partij mag op niet-discriminerende basiseisen dat de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hun bevoegde autoriteiten, op vereenvoudigde wijze en uitsluitend voor informatiedoeleinden, in kennis stellen van de passagiers- en goederentarieven voor diensten die op haar grondgebied vertrekken. Deze kennisgeving mag ten vroegste van de luchtvaartmaatschappijen worden gevraagd op het ogenblik dat het passagiers- of goederentarief voor het eerst wordt aangeboden.

ARTIKEL 12

Statistieken

1. De partijen werken samen binnen het gemengd comité om de uitwisseling van statistische informatie betreffende het luchtvervoer op grond van deze overeenkomst te faciliteren.
2. Op verzoek verstrekt elke partij de andere partij op niet-discriminerende basis de beschikbare niet-vertrouwelijke en niet commercieel gevoelige statistieken over luchtdiensten die in het kader van deze overeenkomst worden geëxploiteerd, zoals vereist uit hoofde van de wet- en regelgeving van de twee partijen, en die redelijkerwijze kan worden gevraagd.

TITEL II

SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

ARTIKEL 13

Veiligheid van de luchtvaart

1. De partijen bevestigen opnieuw het belang van nauwe samenwerking op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart. In die context zetten de partijen, in voorkomend geval, een nauwere samenwerking op met betrekking tot onderzoek naar ongevallen, de ontwikkeling van de regelgeving, de uitwisseling van veiligheidsinformatie, de mogelijke deelname aan elkaars toezichtsactiviteiten of de uitvoering van gezamenlijke toezichtsactiviteiten en de ontwikkeling van gezamenlijke projecten en initiatieven.
2. Bewijzen van luchtwaardigheid, bevoegdheidsbewijzen en vergunningen die door een partij zijn afgegeven of geldig verklaard en die nog steeds van kracht zijn, worden door de andere partij en haar luchtvaartautoriteiten erkend als geldig voor de exploitatie van luchtdiensten, mits deze certificaten, bewijzen of vergunningen zijn afgegeven of geldig zijn verklaard op grond van en in overeenstemming met, ten minste, de relevante internationale normen en aanbevolen praktijken en procedures voor luchtvaartnavigatiediensten die in het kader van het Verdrag zijn vastgesteld.

3. Elke partij mag op elk ogenblik om overleg vragen over de door de andere partij gehandhaafde en toegepaste veiligheidsnormen en –voorschriften in verband met luchtvaartfaciliteiten, cockpitbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen. Dergelijk overleg vindt plaats binnen 30 dagen na het verzoek.

4. Indien de verzoekende partij na dit overleg vaststelt dat de door de andere partij daadwerkelijk gehandhaafde en toegepaste veiligheidsnormen en -voorschriften op de in lid 3 bedoelde gebieden, tenzij anders wordt besloten, niet ten minste gelijkwaardig zijn aan de overeenkomstig het Verdrag vastgestelde minimumnormen, wordt de andere partij in kennis gesteld van deze bevindingen.

De andere partij dient binnen 30 dagen een plan met corrigerende maatregelen in, dat een tijdschema voor de uitvoering bevat. Het plan met corrigerende maatregelen en het bijbehorende tijdschema worden door de partijen overeengekomen voordat zij worden uitgevoerd.

Indien de andere partij nalaat binnen een redelijke termijn passende corrigerende maatregelen te nemen, is dit een reden voor de verzoekende partij om de exploitatievergunningen of technische machtigingen te weigeren, in te trekken, op te schorten, aan voorwaarden te onderwerpen of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij die onder het veiligheidstoezicht van de andere partij staat op een andere wijze te weigeren, in te trekken, op te schorten of aan voorwaarden te onderwerpen.

5. Elke partij aanvaardt dat alle luchtvaartuigen die door of namens een luchtvaartmaatschappij van de ene partij worden geëxploiteerd, door de bevoegde autoriteiten van de andere partij mogen worden onderzocht wanneer zij zich op het grondgebied van die partij bevinden (platforminspectie), teneinde de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn apparatuur te controleren, voor zover een dergelijke controle geen onredelijke vertraging in de exploitatie van het luchtvaartuig veroorzaakt.

6. Indien een partij na uitvoering van een platforminspectie tot de bevinding komt dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de minimumnormen en -procedures voor overeenkomstig het Verdrag verleende luchtvaartnavigatiediensten, stelt die partij de exploitant van het luchtvaartuig in kennis van de tekortkomingen en verzoekt zij de exploitant van het luchtvaartuig om passende corrigerende maatregelen te nemen. In voorkomend geval kunnen de bevoegde autoriteiten van de andere partij die belast zijn met het veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert, worden verzocht hun goedkeuring te geven voor de corrigerende maatregelen die door de exploitant van het luchtvaartuig worden genomen. Desalniettemin verleent elke partij toegang tot de resultaten van platforminspecties van vliegtuigexploitanten die onder het veiligheidstoezicht van de andere partij staan.

7. Elke partij heeft het recht onmiddellijk maatregelen te treffen, waaronder het recht om exploitatievergunningen of technische machtigingen in te trekken, te schorsen of te beperken, of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze te schorsen of te beperken, indien zij concludeert dat dit noodzakelijk is vanwege een onmiddellijke bedreiging van de luchtvaartveiligheid. De partij die dergelijke maatregelen neemt, stelt de andere partij daar onverwijld van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.

8. Alle door een partij overeenkomstig de leden 4, 6 of 7 genomen maatregelen zijn noodzakelijk en evenredig om een veiligheidsbevinding aan te pakken en worden stopgezet zodra de aanleiding voor die maatregelen wegvalt.

ARTIKEL 14

Beveiliging van de luchtvaart

1. De partijen benadrukken hun streven om de hoogste niveaus van normen voor de beveiliging van de luchtvaart te bereiken en kunnen op dit gebied, desgevallend, verdere dialoog en samenwerking aangaan.
2. Beide partijen bevestigen dat hun verplichtingen tegenover elkaar ook de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten, met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag, het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in 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, en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, voor zover de partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe de partijen zijn toegetreden.
3. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om iedere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart het hoofd te bieden, waaronder het voorkomen van wederrechtelijk de macht verwerven over burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten, en alle andere dreigingen tegen de beveiliging van de burgerluchtvaart.

4. De partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen overeenkomstig de internationale normen voor de beveiliging van de luchtvaart en de passende aanbevolen praktijken van de ICAO. Zij eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten van luchtvaartuigen die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied ten minste handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

5. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden, inclusief, maar niet beperkt tot, screening van passagiers en hun handbagage, screening van ruimbagage, screening en beveiligingscontroles van andere personen dan passagiers, daaronder begrepen bemanningsleden, en de voorwerpen die zij bij zich dragen, screening en beveiligingscontroles van goederen, post, boordbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden en controles van de toegang tot de luchtzijde en tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. Deze maatregelen worden aangepast aan een eventuele toename van de dreiging tegen de beveiliging van de burgerluchtvaart. Elke partij stemt ermee in dat veiligheidsvoorschriften van de andere partij inzake binnenkomst op en vertrek uit het grondgebied door luchtvaartuigen in acht moeten worden genomen.

6. Met volle achting en wederzijds respect voor elkaars soevereiniteit kunnen de partijen beveiligingsmaatregelen treffen met betrekking tot de binnenkomst op hun grondgebied, alsook noodmaatregelen om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging van de beveiliging; deze maatregelen moeten onverwijld aan de andere partij worden meegedeeld. Iedere partij geeft ook gunstig gevolg aan elk verzoek van de andere partij om bijzondere doch redelijke beveiligingsmaatregelen te nemen, en de eerste partij houdt rekening met de reeds door de andere partij toegepaste beveiligingsmaatregelen, met het door die partij uitgedrukte standpunt en met de mogelijke nadelige gevolgen op het luchtvervoer tussen de partijen. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze overeenkomst worden verleend, tenzij dit in noodgevallen redelijkerwijs niet mogelijk is. Bovendien mag elke partij verzoeken om een, desgevallend dringende, vergadering van het bij artikel 22 ingestelde gemengd comité om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

7. Elke partij erkent echter dat niets in dit artikel een beperking vormt van de bevoegdheid van een partij om een vlucht of vluchten die zij als een bedreiging voor haar veiligheid beschouwt de toegang tot haar grondgebied te ontzeggen.

8. Wanneer zich een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.

9. Elke partij neemt alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en waartegen een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad is gesteld, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.
10. Wanneer een partij aannemelijke redenen heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften, mag zij onmiddellijk om overleg met de andere partij vragen. Dit overleg begint binnen 30 dagen na de datum van ontvangst van een dergelijk verzoek of op een afgesproken later tijdstip. Als de partijen er niet in slagen om een overeenkomst te bereiken binnen 30 dagen na de aanvangsdatum van dit overleg of binnen een overeengekomen langere termijn, heeft de partij die om overleg heeft gevraagd het recht om maatregelen te nemen om de exploitatievergunning en technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of aan voorwaarden te onderwerpen om de naleving van dit artikel te waarborgen. Indien vereist in geval van een noodsituatie, of om verdere niet-naleving van de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan een partij onmiddellijk voorlopige maatregelen nemen.
11. Elke overeenkomstig dit artikel genomen maatregel is noodzakelijk en evenredig om een bedreiging van de veiligheid aan te pakken, en wordt opgeheven zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel naleeft of zodra een dergelijke maatregel niet langer noodzakelijk is.

ARTIKEL 15

Luchtverkeersbeheer

1. De partijen werken samen op het gebied van regelgeving met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van het toezicht op dergelijke diensten. Zij behandelen alle beleidskwesties in verband met de prestaties van het luchtverkeersbeheer, teneinde de algemene vluchtefficiëntie te optimaliseren, de kosten te drukken, de milieu-impact tot een minimum te beperken en de veiligheid en de capaciteit van de systemen te vergroten.
2. De partijen moedigen hun bevoegde autoriteiten en verleners van luchtvaartnavigatiediensten om aan samen te werken op het gebied van interoperabiliteitskwesties teneinde de systemen van beide partijen zoveel mogelijk verder te integreren, de milieu-impact van de luchtvaart te verminderen en de nodige informatie uit te wisselen.
3. De partijen bevorderen de samenwerking tussen hun verleners van luchtvaartnavigatiediensten om vluchtgegevens uit te wisselen en de verkeersstromen te coördineren teneinde de vluchtefficiëntie te optimaliseren, het gebruik van de beschikbare middelen te verbeteren en een betrouwbare, stipte en continue dienstverlening tot stand te brengen.
4. De partijen komen overeen samen te werken op het gebied van moderniseringsprogramma's, met inbegrip van de ontwikkeling, uitrol en beste praktijken voor economische efficiëntie, luchtverkeersbeheer en relevante aspecten van luchtvaartterreinen, en de wederzijdse deelname aan validerings- en demonstratie-activiteiten aan te moedigen.

ARTIKEL 16

Milieu

1. De partijen ondersteunen de noodzaak aan milieubescherming door de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. De partijen nemen zich voor samen te werken om na te gaan welke gevolgen de luchtvaart heeft voor het milieu.
2. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te bestuderen en tot een minimum te beperken op een wijze die in overeenstemming is met de doelstellingen van deze overeenkomst.
3. De partijen erkennen het belang van de aanpak van de klimaatverandering en derhalve van het beperken of verminderen van de uitstoot van broeikasgassen (BKG) door de binnenlandse en internationale luchtvaart. Zij komen overeen op deze gebieden samen te werken, met het oog op de ontwikkeling en uitvoering van instrumenten, waaronder uitvoeringsvoorschriften voor de ontwikkeling van het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) en alle andere aspecten die van bijzonder belang zijn om de broeikasgasemissies in de luchtvaartsector aan te pakken.
4. De partijen verbinden zich ertoe informatie uit te wisselen en regelmatig overleg te houden tussen deskundigen teneinde beter samen te werken met het oog op de beperking van de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu; dit heeft onder meer betrekking op:
 - a) onderzoek naar en ontwikkeling met betrekking tot milieuvriendelijke luchtvaarttechnologie;

- b) innovatie in het luchtverkeersbeheer, teneinde de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te beperken;
 - c) onderzoek naar en ontwikkeling van duurzame alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart;
 - d) kwesties die verband houden met de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu en de beperking van de emissies van de luchtvaart die gevolgen hebben voor het klimaat; en
 - e) de beperking van en het toezicht op geluidsoverlast, teneinde de impact van de luchtvaart op het milieu te beperken.
5. Overeenkomstig hun multilaterale milieurechten en -plichten zullen de partijen ook de samenwerking verbeteren, ook op financieel en technologisch gebied, met betrekking tot maatregelen die tot doel hebben de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart aan te pakken.
6. De partijen erkennen dat het noodzakelijk is passende maatregelen te nemen om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te voorkomen of te beperken, voor zover deze maatregelen volledig verenigbaar zijn met hun rechten en plichten uit hoofde van het internationaal recht.

ARTIKEL 17**Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen**

De partijen bevestigen hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 in Montreal is opgesteld (het Verdrag van Montreal).

ARTIKEL 18**Consumentenbescherming**

De partijen werken samen om de belangen van de consumenten in de luchtvaart te beschermen. Het doel van die samenwerking is een hoog niveau van consumentenbescherming te bereiken. Daartoe plegen de partijen in het Gemengd Comité overleg over aangelegenheden die van belang zijn voor de consument, met inbegrip van voorgenomen maatregelen, teneinde een zo groot mogelijke convergentie en compatibiliteit van de regelgeving te bevorderen.

ARTIKEL 19

Geautomatiseerde boekingsystemen

1. Op het grondgebied van een partij opererende verkopers van geautomatiseerde boekingsystemen (“CRS’en”) zijn gerechtigd om hun CRS’en in te voeren, in stand te houden en vrij ter beschikking te stellen van reisbureaus of touroperators wier belangrijkste activiteit bestaat in de distributie van reisproducten op het grondgebied van de andere partij, mits het CRS voldoet aan alle desbetreffende wettelijke voorschriften van de andere partij.
2. De partijen schrappen alle bestaande eisen die de vrije toegang van de CRS’en van een partij tot de markt van de andere partij beperken of op een andere wijze de concurrentie belemmeren. De partijen weerhouden zich ervan dergelijke eisen in de toekomst vast te stellen.
3. Geen enkele partij mag op haar grondgebied aan de verkopers van CRS’en andere eisen met betrekking tot de schermen van die CRS’en opleggen, of toestemming geven om andere eisen op te leggen dan die welke aan haar eigen verkopers of andere op haar markt gebruikte CRS’en worden opgelegd. Geen enkele partij mag verhinderen dat tussen verkopers van CRS’en, dienstverleners die gebruik maken van deze CRS’en en abonnees daarvan, overeenkomsten worden gesloten met betrekking tot de uitwisseling van informatie over reisdiensten, voor zover die overeenkomsten het gemakkelijker maken om uitgebreide en neutrale informatie te verstrekken aan de consumenten of te voldoen aan regelgevende voorschriften inzake neutrale schermen.

4. Eigenaars en exploitanten van CRS'en van een partij die voldoet aan de relevante regelgevende voorschriften van de andere partij moeten dezelfde mogelijkheden krijgen om eigenaar te worden van CRS'en op het grondgebied van de andere partij als de eigenaars en exploitanten van andere CRS'en hebben op de markt van die partij.

ARTIKEL 20

Sociale aspecten

1. De partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met het effect van deze overeenkomst op de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden. De partijen komen overeen samen te werken met betrekking tot arbeidskwesties die onder het toepassingsgebied van deze overeenkomst vallen, onder meer wat betreft de gevolgen voor de werkgelegenheid, de fundamentele rechten op de werkplek, de arbeidsomstandigheden, de sociale bescherming en de sociale dialoog.
2. De partijen erkennen het recht van elke partij om haar eigen niveau van binnenlandse arbeidsbescherming vast te stellen wanneer zij dit passend acht, en om haar relevante wetgeving en beleid op een wijze die in overeenkomstig is met haar internationale verplichtingen vast te stellen of dienovereenkomstig te wijzigen. De partijen zien erop toe dat de rechten en beginselen in hun respectieve wet- en regelgeving niet worden ondermijnd, maar daadwerkelijk worden gehandhaafd.

3. Elke partij blijft haar wetgeving en beleidslijnen verbeteren op een wijze die in overeenkomstig is met haar internationale verplichtingen en levert inspanningen om een hoog niveau van arbeidsbescherming in de luchtvaartsector te bieden en aan te moedigen. De partijen erkennen dat de schending van de fundamentele principes en rechten met betrekking tot werk niet als legitiem relatief voordeel mag worden ingeroepen of op andere wijze als zodanig mag worden gebruikt, en dat de arbeidsnormen niet voor protectionistische doeleinden mogen worden gebruikt.
4. De partijen herbevestigen hun verbintenis, overeenkomstig hun verplichtingen die voortvloeien uit hun lidmaatschap van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) en de Verklaring betreffende de fundamentele principes en rechten op het werk en de follow-up daarvan, die de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 86e zitting in 1998 heeft aangenomen, om de fundamentele rechten en principes op het werk te eerbiedigen, te bevorderen en op doeltreffende wijze ten uitvoer te leggen en toe te passen.
5. De partijen promoten de doelstellingen die zijn opgenomen in de Agenda voor waardig werk van de IAO en de verklaring van de IAO van 2008 over sociale gerechtigheid voor een eerlijke mondialisering, die de Internationale Arbeidsconferentie tijdens haar 97e zitting heeft aangenomen.
6. Elke partij verbindt zich ertoe om alles in het werk te stellen om, voor zover dat nog niet gebeurd is, de fundamentele IAO-verdragen te ratificeren. De partijen zullen ook de ratificatie van andere IAO-verdragen en derhalve de daadwerkelijke toepassing van de voor de overeenkomstige voor de burgerluchtvaart relevante internationale sociale en arbeidsnormen in overweging nemen, rekening houdend met de binnenlandse omstandigheden.
7. Elke partij mag vragen dat het gemengd comité bijeenkomt om de door die partij belangrijk geachte arbeidskwesties te bespreken.

TITEL III

INSTITUTIONELE EN SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL 21

Interpretatie en uitvoering

1. De partijen verlenen elkaar de in deze overeenkomst vastgestelde rechten. Elke verwijzing in deze overeenkomst naar rechten die aan de luchtvaartmaatschappijen van een partij worden toegekend, wordt uitsluitend beschouwd als een verwijzing naar de aan die partij verleende rechten. Geen enkele bepaling in deze overeenkomst mag zodanig worden uitgelegd dat zij rechten toekent of verplichtingen oplegt die door onderdanen van de ene partij rechtstreeks kunnen worden ingeroepen voor de rechterlijke instanties van de andere partij.
2. De partijen treffen alle algemene of bijzondere maatregelen welke geschikt zijn om de nakoming van de uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te verzekeren.
3. Bij de uitoefening van hun rechten uit hoofde van deze overeenkomst nemen de partijen maatregelen die passend en evenredig zijn ten opzichte van de doelstellingen van die maatregelen.
4. De partijen onthouden zich van alle maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze overeenkomst in gevaar kunnen brengen.

5. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze overeenkomst.
6. Wanneer een van de partijen zich zorgen maakt over mogelijke inbreuken op deze overeenkomst, kan zij de andere partij om informatie en bijstand verzoeken. Na ontvangst van een dergelijk verzoek verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand, overeenkomstig haar toepasselijke wet- en regelgeving.
7. Deze overeenkomst belet de verantwoordelijke autoriteiten van de partijen niet om buiten het gemengd comité samen te werken, overleg te plegen en besprekingen te voeren, onder meer op het gebied van de ontwikkeling van de luchtvaart, beveiliging, veiligheid, milieu, sociaal beleid, luchtverkeersbeheer, luchtvaartinfrastructuur, mededingingskwesties en consumentenbescherming. De partijen houden het gemengd comité op de hoogte van de resultaten van overleg en besprekingen die een effect kunnen hebben op de interpretatie of toepassing van deze verordening.
8. Wanneer in deze overeenkomst wordt verwezen naar samenwerking tussen de partijen, met inbegrip van maar niet beperkt tot de aspecten commerciële perspectieven, beveiliging, veiligheid, milieu, luchtverkeersbeheer en consumentenbescherming, streven de partijen naar overeenstemming voor gezamenlijke actie om deze overeenkomst verder te ontwikkelen en/of de werking ervan op de betrokken gebieden te verbeteren, op basis van wederzijdse instemming.

ARTIKEL 22

Gemengd comité

1. Een gemengd comité van vertegenwoordigers van de partijen wordt belast met het toezicht op het beheer van deze overeenkomst en moet de correcte uitvoering daarvan waarborgen.
2. Het gemengd comité stelt zijn reglement van orde vast.
3. Het gemengd comité komt bijeen wanneer dat nodig is, doch minstens eenmaal per jaar. Elke partij kan te allen tijde een verzoek indienen om een vergadering van het gemengd comité te beleggen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.
4. Met het oog op de correcte uitvoering van deze overeenkomst zal het gemengd comité:
 - a) informatie uitwisselen, onder meer over wijzigingen van de wet- en regelgeving en van het beleid van de partijen die een impact kunnen hebben op de luchtdiensten, alsmede statistische informatie met betrekking tot het luchtvervoer;
 - b) aanbevelingen doen en besluiten nemen indien de overeenkomst daar uitdrukkelijk in voorziet;
 - c) samenwerking ontwikkelen, onder meer op het gebied van regelgeving;

- d) overleg organiseren over alle kwesties in verband met de toepassing of interpretatie van deze overeenkomst en, voor zover nodig, over luchtvervoerskwesties die worden behandeld in internationale organisaties, in het kader van betrekkingen met derde landen en in multilaterale regelingen. In dit verband wordt ook een gezamenlijke aanpak in overweging genomen;
 - e) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze overeenkomst onderzoeken, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de overeenkomst voor de toetreding van derde landen tot de overeenkomst.
5. De aanbevelingen en beslissingen van het Gemengd Comité worden door de partijen bij consensus aangenomen. De besluiten van het gemengd comité zijn bindend voor de partijen.

ARTIKEL 23

Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Onverminderd artikel 4 kunnen de partijen voor elk geschil in verband met de toepassing of interpretatie van deze overeenkomst een beroep doen op het in dit artikel bedoelde geschillenbeslechtsmechanisme.

2. Onverminderd voorafgaand overleg tussen de partijen in het kader van deze overeenkomst stelt een partij die een beroep wenst te doen op het in dit artikel bedoelde geschillenbeslechtsmechanisme de andere partij schriftelijk in kennis van haar voornemen en vraagt zij het gemengd comité om een overleg te organiseren.

3. Indien de vergadering van het gemengd comité niet plaatsvindt binnen twee maanden na ontvangst van het in lid 2 bedoelde verzoek of binnen de door de partijen overeengekomen termijn, of, indien het geschil niet binnen zes maanden na het verzoek door het gemengd comité wordt opgelost, kan het geschil in overleg tussen de partijen worden voorgelegd aan een persoon of orgaan. Indien de partijen niet tot overeenstemming kunnen komen om het geschil voor te leggen aan een persoon of orgaan, wordt het geschil op verzoek van een van de partijen aan arbitrage onderworpen.

4. Niettegenstaande lid 2 kan het geschil, indien een partij maatregelen neemt om de exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen, onmiddellijk ter beslissing aan een persoon of orgaan worden voorgelegd of aan arbitrage worden onderworpen.

5. Het verzoek om arbitrage wordt schriftelijk gedaan door een partij ("de initiatiefnemer") aan de andere partij ("antwoordende partij"). In zijn verzoek legt de initiatiefnemer de te regelen kwesties voor, beschrijft hij de maatregel en licht hij toe waarom hij van oordeel is dat die maatregel strijdig is met de bepalingen van deze overeenkomst.

6. Tenzij de initiatiefnemer en de antwoordende partij anders overeenkomen, wordt de arbitrage uitgevoerd door een als volgt samen te stellen scheidsgerecht van drie scheidsrechters:
- a) binnen 60 dagen na de ontvangst van een verzoek om arbitrage wijzen de initiatiefnemer en de antwoordende partij één scheidsrechter aan. Binnen 30 dagen na de benoeming van die twee scheidsrechters wijzen de initiatiefnemer en de antwoordende partij samen een derde scheidsrechter aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal optreden;
 - b) Indien de initiatiefnemer of de antwoordende partij verzuimt een scheidsrechter aan te stellen, of indien de derde scheidsrechter niet wordt aangesteld overeenkomstig punt a), kan de initiatiefnemer of de antwoordende partij de voorzitter van de ICAO-Raad verzoeken de vereiste scheidsrechter(s) aan te stellen binnen 30 dagen na ontvangst van dat verzoek. Als de voorzitter van de ICAO-Raad een onderdaan is van Qatar of van een EU-lidstaat wordt de oudste vicevoorzitter van de ICAO-Raad die geen onderdaan is van Qatar of van een EU-lidstaat, gevraagd de vereiste scheidsrechter(s) aan te stellen.
7. Het scheidsgerecht wordt opgericht op de datum waarop de laatste van de drie scheidsrechters zijn aanstelling aanvaardt.
8. De procedure wordt gevoerd overeenkomstig het reglement van orde dat het gemengd comité zo spoedig mogelijk vaststelt met inachtneming van dit artikel en overeenkomstig artikel 22, lid 4, punt b), en artikel 22, lid 5. Totdat het gemengd comité het reglement van orde heeft vastgesteld, stelt het scheidsgerecht zijn eigen reglement van orde vast.

9. Op verzoek van de initiatiefnemer kan het scheidsgerecht in afwachting van zijn definitieve uitspraak de initiatiefnemer machtigen voorlopige verzachtende maatregelen te nemen of de antwoordende partij verzoeken dergelijke maatregelen te nemen.

10. Uiterlijk 90 dagen na de datum van oprichting stelt het scheidsgerecht de initiatiefnemer en de antwoordende partij in kennis van een tussentijds verslag waarin de resultaten van het feitenonderzoek, de toepasselijkheid van de desbetreffende bepalingen alsmede de aan zijn bevindingen en aanbevelingen ten grondslag liggende beweegredenen zijn uiteengezet. Wanneer het scheidsgerecht van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de initiatiefnemer en de antwoordende partij hiervan schriftelijk in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht zijn tussentijds verslag naar verwachting zal kunnen voorstellen. Het scheidsgerecht deelt zijn tussentijds verslag uiterlijk 120 dagen na de datum van instelling van het scheidsgerecht mee.

11. De initiatiefnemer of de antwoordende partij kan binnen 14 dagen na de mededeling van het verslag het scheidsgerecht schriftelijk verzoeken bepaalde aspecten van het tussentijds verslag te herbekijken. Het scheidsgerecht kan het tussentijds verslag naar aanleiding van schriftelijke opmerkingen van de initiatiefnemer en de antwoordende partij wijzigen, en wanneer het dat zinvol acht, de zaak nader onderzoeken. In de definitieve uitspraak van het scheidsgerecht worden de in de tussentijdse fase naar voren gebrachte argumenten afdoende besproken en wordt duidelijk ingegaan op de vragen en opmerkingen van de initiatiefnemer en de antwoordende partij.

12. Het scheidsgerecht stelt de initiatiefnemer en de antwoordende partij uiterlijk 120 dagen na de datum waarop het is ingesteld in kennis van zijn definitieve beslissing. Wanneer het scheidsgerecht van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de initiatiefnemer en de antwoordende partij hiervan schriftelijk in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht plant een besluit te nemen. Het scheidsgerecht maakt zijn besluit uiterlijk 150 dagen na de datum waarop het is ingesteld bekend.

13. Indien een partij maatregelen heeft genomen om de exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken, of indien het scheidsgerecht, op verzoek van de initiatiefnemer of de antwoordende partij, van oordeel is dat de zaak spoedeisend is, worden de respectieve in de leden 10, 11 en 12 vastgestelde termijnen gehalveerd.

14. De initiatiefnemer en de antwoordende partij kunnen binnen 10 dagen nadat het scheidsgerecht een besluit heeft genomen, om toelichting verzoeken; toelichtingen worden binnen 15 dagen na het verzoek gegeven.

15. Als het scheidsgerecht een schending van deze overeenkomst vaststelt en de verantwoordelijke partij zich niet aan de definitieve beslissing van het scheidsgerecht houdt of niet binnen 60 dagen na de kennisgeving van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht met de andere partij overeenstemming bereikt over een voor beide partijen aanvaardbare oplossing, dan kan de andere partij de toepassing van vergelijkbare uit deze overeenkomst voortvloeiende rechten opschorten tot de verantwoordelijke partij voldoet aan de definitieve beslissing van het scheidsgerecht of tot de initiatiefnemer en de antwoordende partij overeenstemming hebben bereikt over een voor beide partijen aanvaardbare oplossing.

16. Elke partij draagt de kosten van de door haar aangewezen scheidsrechter. De overige kosten van het scheidsgerecht worden gelijk verdeeld over de partijen.

ARTIKEL 24

Verhouding met andere overeenkomsten

1. Deze overeenkomst schorst eerdere overeenkomsten en regelingen over hetzelfde onderwerp tussen de partijen waarop de leden 2 en 7 van toepassing zijn, tenzij deze overeenkomst wordt opgezegd.
2. Bepalingen in een eerdere overeenkomst of regeling betreffende luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en Qatar met betrekking tot de kwesties die onder de artikelen 2, 3, 8 en 11 van deze overeenkomst vallen, blijven als onderdeel van deze overeenkomst van toepassing wanneer zij voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen gunstiger en/of flexibeler zijn. Alle rechten en voordelen die luchtvaartmaatschappijen van de betrokken EU-lidstaat overeenkomstig die bepalingen genieten, gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen van de Unie.
3. Voor de toepassing van lid 2 wordt voor de beslechting van geschillen tussen partijen over de vraag of bepalingen of behandelingen uit hoofde van eerdere overeenkomsten of regelingen tussen de partijen gunstiger en/of flexibeler zijn, een beroep gedaan op het geschillenbeslechtsmechanisme waarin artikel 23 voorziet.

4. Eventuele aanvullende verkeersrechten die na de inwerkingtreding van deze overeenkomst aan een EU-lidstaat kunnen worden toegekend, of vice versa, zijn onderworpen aan deze overeenkomst en mogen niet leiden tot discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie. Het gemengd comité wordt onverwijld in kennis gesteld van dergelijke regelingen.
5. Het gemengd comité stelt een informatieve lijst op van de in de leden 2 en 4 bedoelde bepalingen en regelingen inzake verkeersrechten, en zorgt ervoor dat die lijst actueel blijft.
6. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO op het gebied van luchtvaart dat betrekking heeft op aangelegenheden die onder deze overeenkomst vallen, plegen zij overleg in het gemengd comité, om te bepalen of deze overeenkomst naar aanleiding van die ontwikkelingen moet worden herzien.
7. Niets in deze overeenkomst doet afbreuk aan de geldigheid en de toepassing van bestaande en toekomstige overeenkomsten tussen de EU-lidstaten en Qatar wat betreft grondgebieden die onder hun respectieve soevereiniteit vallen waarop de definitie van "grondgebied" in artikel 1 van deze overeenkomst niet van toepassing is.

ARTIKEL 25**Wijzigingen**

Alle wijzigingen van deze overeenkomst kunnen door de partijen worden overeengekomen na overleg overeenkomstig artikel 22. De wijzigingen worden van kracht overeenkomstig de bepalingen van artikel 29.

ARTIKEL 26**Toetreding van nieuwe lidstaten tot de Unie**

1. Deze overeenkomst staat open voor toetreding door staten die EU-lidstaten zijn geworden na de datum van ondertekening van deze overeenkomst.
2. In dat geval gebeurt de toetreding van die lidstaat van de Unie tot deze overeenkomst door middel van het neerleggen van een akte van toetreding bij de secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie, die Qatar in kennis stelt van de neerlegging van de akte van toetreding en de datum daarvan. De toetreding van deze lidstaat van de Unie treedt in werking op de 30e dag volgende op de datum van neerlegging van de akte van toetreding.

3. Artikel 24, leden 1, 2, 3 en 7, van deze overeenkomst zijn mutatis mutandis van toepassing op de overeenkomsten en regelingen die reeds bestaan op het ogenblik waarop een EU-lidstaat tot de overeenkomst toetreedt.

ARTIKEL 27

Opzegging

Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen dat zij besloten heeft deze overeenkomst te beëindigen. Deze kennisgeving wordt tegelijk ook naar de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties gestuurd. Deze overeenkomst houdt op te bestaan om middernacht GMT aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie dat één jaar na de datum van schriftelijke mededeling van de beëindiging van kracht is, tenzij de mededeling in onderlinge overeenstemming tussen de partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn is verstreken.

ARTIKEL 28

Registratie van de overeenkomst

Deze overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de ICAO, overeenkomstig artikel 83 van het ICAO-verdrag, en bij het secretariaat van de Verenigde Naties, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

ARTIKEL 29

Inwerkingtreding, voorlopige toepassing en depositaris

1. Deze overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgende op de maand waarin de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de voltooiing van hun respectieve interne procedures die nodig zijn voor de inwerktrading van deze overeenkomst.
2. Voor de toepassing van lid 1 bezorgt Qatar zijn kennisgeving aan de secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie en bezorgt de secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie via diplomatieke kanalen de kennisgeving van de Unie en de lidstaten aan Qatar.
3. Onverminderd lid 1 passen de partijen deze overeenkomst voorlopig toe vanaf de datum van ondertekening, overeenkomstig hun toepasselijke interne procedures en/of binnenlandse wetgeving.
4. Het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie treedt op als depositaris van deze overeenkomst.

ARTIKEL 30

Authentieke teksten

Deze overeenkomst is in tweevoud opgesteld in de Bulgaarse, de Deense, de Duitse, de Engelse, de Estse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Hongaarse, de Ierse, de Italiaanse, de Kroatische, de Letse, de Litouwse, de Maltese, de Nederlandse, de Poolse, de Portugese, de Roemeense, de Sloveense, de Slowaakse, de Spaanse, de Tsjechische, de Zweedse en de Arabische taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn.

Wanneer er verschillen zijn tussen de taalversies beslist het gemengd comité over de te gebruiken taalversie.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te ..., de ... dag van ... in het jaar ...,

Voor het Koninkrijk België,

Voor de Republiek Bulgarije,

Voor de Tsjechische Republiek,

Voor het Koninkrijk Denemarken,

Voor de Bondsrepubliek Duitsland,

Voor de Republiek Estland,

Voor Ierland,

Voor de Helleense Republiek,

Voor het Koninkrijk Spanje,

Voor de Franse Republiek,

Voor de Republiek Kroatië,

Voor de Italiaanse Republiek,

Voor de Republiek Cyprus,

Voor de Republiek Letland,

Voor de Republiek Litouwen,

Voor het Groothertogdom Luxemburg,

Voor Hongarije,

Voor de Republiek Malta,

Voor het Koninkrijk der Nederlanden,

Voor de Republiek Oostenrijk,

Voor de Republiek Polen,

Voor de Portugese Republiek,

Voor Roemenië,

Voor de Republiek Slovenië,

Voor de Slowaakse Republiek,

Voor de Republiek Finland,

Voor het Koninkrijk Zweden.

Voor de Europese Unie

Voor de Staat Qatar

OVERGANGSBEPALINGEN

1. Niettegenstaande artikel 2, lid 2, van deze overeenkomst is de uitoefening van verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid voor passagiers-, gecombineerde en vrachtdiensten en van verkeersrechten van de vijfde vrijheid voor vrachtdiensten op de gespecificeerde routes onderworpen aan de overgangsbepalingen van deze bijlage.
2. De verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid tussen punten in Qatar en punten in België, Duitsland, Frankrijk, Italië en Nederland worden geleidelijk geliberaliseerd overeenkomstig de punten 4 tot en met 8.
3. De verkeersrechten van de vijfde vrijheid voor vrachtdiensten worden overeenkomstig punt 9 geleidelijk verhoogd om aan het einde van de overgangsperiode de overeengekomen toegestane frequentie van zeven diensten per week te bereiken.
4. Voor diensten van/naar de in lid 2 bedoelde EU-lidstaten hebben luchtvaartmaatschappijen van de partijen vanaf de datum van ondertekening van deze overeenkomst het recht om verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid uit te oefenen overeenkomstig de toegestane wekelijkse frequenties en de betrokken routes die in de tabellen in de leden 7 en 8 als basisscenario zijn opgenomen.

5. Op de toegestane frequenties voor diensten van/naar EU-lidstaten als bedoeld in lid 2 zijn de in de tabellen in de punten 7 en 8 beschreven stappen van toepassing. Stap 1 wordt van kracht op de eerste dag van het IATA-winterseizoen 2020/2021, de stappen 2 tot 5 vervolgens op de respectieve eerste dag van de IATA-winterseizoenen 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 en 2024/2025.
6. Vanaf de eerste dag van het IATA-winterseizoen 2024/2025 (Stap 5) hebben de luchtvaartmaatschappijen van elke partij het recht de in artikel 2, lid 2, punt c), van deze overeenkomst verleende verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid uit te oefenen zonder beperkingen op het gebied van routes, capaciteit en/of frequentie tussen punten in Qatar en punten in alle EU-lidstaten.
7. Voor passagiers- en combinaties van luchtdiensten van de derde en vierde vrijheid, hebben de luchtvaartmaatschappijen van de partijen het recht de volgende aantallen diensten per week te exploiteren:
 - a) Tussen punten in Qatar en punten in België en vice versa

Routes	Basis	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 5
Van/naar alle punten	14	19	24	29	34	Geen beperking

b) Tussen punten in Qatar en punten in Duitsland en vice versa

Routes	Basis	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 5
Naar/van alle punten in Qatar en Frankfurt	14	18	21	24	28	Geen beperking
Naar/van alle punten in Qatar en München	14	18	21	24	28	Geen beperking
Naar/van alle andere punten	7	11	14	17	21	Geen beperking

c) Tussen punten in Qatar en punten in Frankrijk en vice versa

Routes	Basis	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 5
Naar/van alle punten in Qatar en Parijs	21	24	27	30	33	Geen beperking
Naar/van alle punten in Qatar en Nice	7	10	14	17	21	Geen beperking
Naar/van alle punten in Qatar en Lyon	7	10	14	17	21	Geen beperking
Naar/van alle andere punten	7	10	14	17	21	Geen beperking

d) Tussen punten in Qatar en punten in Italië en vice versa

Routes	Basis	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 5
Van/naar alle punten	81	84	84	89	92	Geen beperking

e) Tussen punten in Qatar en punten in Nederland en vice versa

Routes	Basis	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 5
Naar/van alle punten in Qatar en Amsterdam	10	12	14	14	17	Geen beperking
Naar/van alle andere punten	7	7	14	17	21	Geen beperking

8. Voor vrachtdiensten en diensten van de vierde vrijheid hebben de luchtvaartmaatschappijen van de partijen het recht de volgende aantallen diensten per week te exploiteren:

a) Tussen punten in Qatar en punten in België en vice versa

Routes	Basis	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 5
Van/naar alle punten	35	39	42	45	49	Geen beperking

- b) Tussen punten in Qatar en punten in Duitsland en vice versa

Routes	Basis	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 5
Van/naar alle punten	10	14	14	17	21	Geen beperking

- c) Tussen punten in Qatar en punten in Frankrijk en vice versa

Routes	Basis	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 5
Van/naar alle punten	7	10	14	17	21	Geen beperking

- d) Tussen punten in Qatar en punten in Italië en vice versa

Routes	Basis	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 5
Van/naar alle punten	19	21	21	24	28	Geen beperking

- e) Tussen punten in Qatar en punten in Nederland en vice versa

Routes	Basis	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 5
Van/naar alle punten	10	14	14	17	21	Geen beperking

9. Voor vrachtdiensten van de vijfde vrijheid hebben de luchtvaartmaatschappijen van de partijen vanaf de datum van ondertekening van deze overeenkomst de in artikel 2, lid 2, punt c), van deze overeenkomst gespecificeerde rechten voor drie wekelijkse frequenties ("basis") tussen elke EU-lidstaat en Qatar. Voor de toegestane frequenties gelden de in de onderstaande tabel beschreven stappen op weg naar een toegestaan eindtotaal van zeven diensten/week. Stap 1 wordt van kracht op de eerste dag van het IATA-winterseizoen 2020/2021, de stappen 2 tot 4 vervolgens op de respectieve eerste dag van de IATA-winterseizoenen 2021/2022, 2022/2023 en 2023/2024.

Basis	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4
3	4	5	6	7

10. Overeenkomstig artikel 24, lid 2, van deze overeenkomst mag het geografisch toepassingsgebied van verkeersrechten van de vijfde vrijheid voor vrachtdiensten die vóór de ondertekening van de overeenkomst zijn verleend en waarvan het geografisch toepassingsgebied verschilt van het in artikel 2, lid 2, punt c), van deze overeenkomst bepaalde gebied, voor de vóór de ondertekening van deze overeenkomst toegestane frequenties verder worden gebruikt in plaats van het in artikel 2, lid 2, punt c), van deze overeenkomst vastgestelde geografisch toepassingsgebied.

GEOGRAFISCH TOEPASSINGSGEBIED VOOR VERKEERSRECHTEN
VAN DE VIJFDE VRIJHEID VOOR VRACHTDIENSTEN

AFDELING 1

Het geografisch toepassingsgebied voor de toepassing van artikel 2, lid 2, punt c), i), B), van deze overeenkomst omvat het volledige Noord- en Zuid-Amerikaanse continent en de eilanden die aan dat gebied grenzen, Bermuda, een deel van de eilanden van de Caribische Zee en de Hawaiaanse eilanden (met inbegrip van Midway en Palmyra). Op het tijdstip van ondertekening van deze overeenkomst omvat dit:

Noord-Amerika

Canada, Verenigde Staten, Mexico;

Caribische eilanden en Bermuda

Anguilla, Antigua en Barbuda, Bahama's, Barbados, Bermuda, Kaaimaneilanden, Cuba, Dominica, Dominicaanse Republiek, Grenada, Haïti, Jamaica, Montserrat, Saint Kitts en Nevis, Saint Lucia, St. Vincent en de Grenadines, Trinidad en Tobago, Turks- en Caicoseilanden, Britse Maagdeneilanden;

Centraal-Amerika

Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua en Panama;

Zuid-Amerika

Argentinië, Bolivia, Brazilië, Chili, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela.

AFDELING 2

Het geografisch toepassingsgebied voor de toepassing van artikel 2, lid 2, punt c), ii), B, van deze overeenkomst omvat alle delen van Azië ten oosten van Iran, met inbegrip van Iran, de eilanden die daaraan grenzen, Australië, Nieuw-Zeeland en de eilanden die daaraan grenzen, en een deel van de eilanden in de Stille Oceaan. Op het tijdstip van ondertekening van deze overeenkomst omvat dit:

Zuid-Azië

Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India (waaronder de Andamaneilanden), de Malediven, Nepal, Pakistan, Sri Lanka;

Centraal-Azië

Kazachstan, Kirgizië, Mongolië, Rusland, Tadzjikistan, Turkmenistan, Oezbekistan;

Oost-Azië

China, SAR Hongkong, Japan, Noord-Korea, Zuid-Korea, SAR Macao, Taiwan;

Zuidoost-Azië

Brunei Darussalam, Cambodja, Indonesië, Laos, Maleisië, Myanmar/Birma, Papoea-Nieuw-Guinea, de Filipijnen, Singapore, Thailand, Vietnam;

Azië, Stille Oceaan

Amerikaans-Samoa, Australië, Christmaseiland, de Cocoseilanden, de Cookeilanden, Fiji, Guam, Kiribati, de Marshalleilanden, Micronesië, Nauru, Nieuw-Zeeland, Niue, Norfolk, de Noordelijke Marianen, Palau, Samoa, de Salomonseilanden, Tonga, Tuvalu, Vanuatu
