

ingediend op **1935** (2023-2024) – Nr. 1
22 december 2023 (2023-2024)

Ontwerp van decreet

tot instemming met de overeenkomst
tussen de Regering van het Koninkrijk België
en de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania
betreffende de luchtdiensten,
ondertekend te Dodoma op 3 november 2021

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	9
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	13
Advies van de Raad van State	17
Ontwerp van decreet	29
Bijlagen:	
– Nederlandse vertaling van de overeenkomst	35
– Engelse tekst van de overeenkomst	57

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

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

I. ALGEMENE TOELICHTING**1. Situering**

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

Op deze algemene en principiële onvrijheid kunnen uitzonderingen gemaakt worden door expliciete afwijkingen die naar hun voorwerp als de vijf vrijheden van de lucht werden onderscheiden. Deze vrijheden behelzen het recht van overvliegen, het recht van niet-commerciële landing en de rechten van respectievelijk aan en van boord brengen en doorvoeren van commerciële lading, namelijk passagiers en hun bagage, vracht en post.

De Conventie van Chicago van 7 december 1944 kwam tegemoet aan de behoefte aan internationale standaarden en afspraken voor een veilige en ordelijke ontwikkeling van het luchtverkeer. Deze conventie bepaalde onder meer dat er geen geregelde internationale luchtdiensten mogen worden geëxploiteerd over of tot in het grondgebied van één van de verdragsluitende staten, tenzij met de bijzondere toestemming of vergunning van die staat. Sindsdien werden er bilaterale luchtvaartakkoorden gesloten om die toestemming te regelen. Het luchtvaartakkoord tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten geldt als basismodel. België heeft een honderdtal dergelijke luchtvaartakkoorden afgesloten.

Intussen werden er bevoegdheden op het vlak van luchtvaart overgeheveld naar het Europese niveau. De zogenaamde 'open skies'-arresten van 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Unie veroordeelden onder meer België omdat zijn bilaterale luchtvaartakkoorden vier bepalingen bevatten die niet conform het EU-recht waren. De bestaande bilaterale akkoorden dienden dus opnieuw onderhandeld te worden.

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

Vlaamse bevoegdheden

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

Anderzijds zijn er bepalingen die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden.

Artikel 9 over gebruikersvergoedingen stelt dat luchthavenvergoedingen niet hoger mogen zijn dan deze voor nationale transportmaatschappijen.

Artikel 10 over grondafhandeling bevat een verbod op discriminatie. In het Vlaamse Gewest wordt de bevoegdheid tot grondafhandeling geregeld door het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondaandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens. Dit besluit is een omzetting van de Europese richtlijn 96/67/EG.

Bovenstaande bepalingen hebben direct of indirect betrekking op de bevoegdheden van de gewesten, in het bijzonder deze vermeld in artikel 6, §1, X, 7°, van de BWHI (de uitrusting en uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal).

2. Procedureverloop

Gemengd karakter

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

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

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

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

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

In zijn brief van 30 juni 2017 liet de Mobiliteitsraad van Vlaanderen weten geen uitgebreid technisch advies te formuleren omwille van de beperkte beleidsimpact. De MORA dringt er wel op aan om de onderhandelingen in de toekomst tijdiger, open en transparant te voeren naar de Vlaamse stakeholders toe.

Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving, bracht op 25 oktober 2023 advies uit met kenmerk 73.772/3.

Bevoegdheid

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

Overeenstemming met het Europees recht

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

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

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

De Raad merkt op dat de overeenkomst voorziet in een procedure tot wijziging van de overeenkomst en haar bijlage (artikel 20). Zo blijkt uit artikel 20, eerste en derde lid, dat wijzigingen van de overeenkomst kunnen worden overeengekomen na mondeling of schriftelijk overleg tussen de luchtvaartautoriteiten en dat deze wijzigingen van kracht worden nadat ze door een uitwisseling van diplomatieke nota's zijn bevestigd. Alvorens die wijzigingen het voorwerp uitmaken van diplomatieke notawisseling, zullen die wijzigingen overeenkomstig artikel 167, §3, van de Grondwet de instemming van het Vlaams Parlement moeten hebben verkregen. Bij wijziging van de overeenkomst zal dus de gebruikelijke instemmingsprocedure worden gevolgd.

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

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

Uit artikel 20, lid 4, van de overeenkomst blijkt dat de bijlage kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten. De Raad van State merkt op dat het voorontwerp van federale instemmingswet voorziet in de mogelijkheid dat een voorafgaande goedkeuring wordt verleend aan de wijzigingen die met toepassing van artikel 20, lid 4, van de overeenkomst in de bijlage bij de overeenkomst worden aangebracht.

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

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

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

Bekendmaking van de normen waarnaar de overeenkomst verwijst

Tot slot merkt de Raad op dat in de overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die krachtens artikel 90 van de Conventie van Chicago worden aangenomen. De negentien bijlagen bij de Conventie van Chicago die de 'International Standards and Recommended Practices' vormen, werden niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de 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 Raad stelt dan ook dat het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago best op een horizontale manier dient te worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een geëigende wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.

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

Onderzoek van het voorontwerp van decreet

Het verdrag waarmee instemming wordt verleend, is luidens het opschrift ervan de "overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania betreffende de luchtdiensten", ondertekend te Dodoma op 3 november 2021.

De Raad merkt hierbij op dat ofschoon verdragen worden gesloten door de bevoegde regeringen, zij dit evenwel doen namens de rechtspersonen waarvan zij de uitvoerende macht zijn of voor wie zij optreden. De verdragsluitende partijen zijn hier dan ook het Koninkrijk België en de Verenigde Republiek Tanzania.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN VAN DE OVEREENKOMST

In artikel 1 worden enkele definities weergegeven.

Overeenkomstig artikel 2 verlenen de partijen elkaar de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

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

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

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

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

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn (artikel 9). De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht hun grondafhandeling te regelen en samen te werken met andere transportdiensten (artikel 10).

De overige artikelen betreffen de douane en accijnzen (artikel 11), capaciteit (artikel 12), de verandering van vliegtuigtype en commerciële overeenkomsten (artikel 13), tarieven (artikel 14), het personeel (artikel 15) en de verkoop en inkomsten (artikel 16).

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

Brussel, 8 december 2023.

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

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET



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

DE VLAAMSE REGERING,

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

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

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

Brussel,

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

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



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

Contactpersoon
Frank Van Thillo
fvthillo@serv.be

ons kenmerk
MORA_BR_20170630_internationale luchtvaartovereenkomsten

Brussel
30 juni 2017

Advies internationale luchtvaartovereenkomsten

Mijnheer de minister

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

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

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

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

Hoogachtend

Daan Schalck
voorzitter

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 73.772/3
van 25 oktober 2023

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest
‘houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regering
van het Koninkrijk België en Regering van de Verenigde
Republiek Tanzania betreffende het luchtvervoer, ondertekend te
Dodoma op 3 november 2021’

Op 5 juni 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en Regering van de Verenigde Republiek Tanzania betreffende het luchtvervoer, ondertekend te Dodoma op 3 november 2021’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 3 oktober 2023. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Toon MOONEN, staatsraden, Jan VELAERS, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 oktober 2023.

*

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

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt ertoe instemming te verlenen aan de “overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania betreffende het luchtvervoer, ondertekend te Dodoma op 3 november 2021” (hierna: de Overeenkomst) (artikel 2 van het voorontwerp).

BEVOEGDHEID

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

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

De Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (hierna: de ICBB) heeft er bij een beslissing van 15 februari 2017 uitzonderlijk mee ingestemd dat alleen de federale overheid de reeds geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden, zoals de Overeenkomst die thans voor advies voorligt, ondertekent. Uit de toelichting die de gemachtigde heeft verschaft, blijkt dat de beslissing inzake een exclusieve federale ondertekening bij wijze van

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

² *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/001, 12-21. De Kamer van volksvertegenwoordigers heeft het ontwerp op 31 januari 2019 aangenomen: *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/004.

³ *Voetnoot 1 van het aangehaalde advies*: Zie in die zin advies 57.108/VR, op 10 maart 2015 gegeven over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013’ (*Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3039/001, 13 tot 19; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57108.pdf>), alsook advies 57.109/VR, op 10 maart 2015 gegeven over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en de Republiek Senegal betreffende het luchtvervoer, gedaan te Dakar op 18 januari 2013’ (*Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3017/001, 13 tot 17; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57109.pdf>), beide met verwijzing naar advies 52.638/VR, op 22 januari 2013 gegeven over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 17 juli 2013 ‘houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006’ (*Parl. St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2015/1, 44 tot 50; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/52638.pdf>).

uitzondering is toegestaan en dat ze tot doel had om een bestaande toestand te regulariseren voor een bepaald aantal al geparafeerde bilaterale luchtvaartakkoorden. Hieruit zou evenwel niet mogen worden afgeleid dat de ICBB van oordeel zou zijn dat het om een exclusief federaal verdrag gaat.

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

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

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

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

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

OVEREENSTEMMING MET HET EUROPEES RECHT

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

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

Bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn procedures ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidstaten die het mogelijk maken die

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

⁵ Voetnoot 3 van het aangehaalde advies: Zie de reeds vermelde adviezen 57.108/VR en 57.109/VR van 10 maart 2015, opmerking 2. Zie ook advies 57.106/VR/3 van 30 maart 2015, over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met het Verdrag van de Raad van Europa ter voorkoming van terrorisme, gedaan te Warschau op 16 mei 2005’, opmerkingen 4.2 tot 4.4 (*Parl.St.* Kamer 2016-17, nr. 54-2435/001, 29 - 30; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/57106.pdf>).

bevoegdheidsverdeling in acht te nemen bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

Naar aanleiding van een vraag in dat verband heeft de gemachtigde bevestigd dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004 wel degelijk zijn gevolgd.

PROCEDURE TOT WIJZIGING VAN DE OVEREENKOMST EN PROCEDURE TOT WIJZIGING VAN DE VliegROUTES

5.1. Artikel 20 van de Overeenkomst voorziet in procedures tot wijziging van de Overeenkomst en haar bijlage.

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

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

Zowel het Hof van [C]assatie⁸ als de afdeling [W]etgeving van de Raad van State⁹ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4 van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het is vereist dat de Wetgevende Kamers en, in voorkomend geval, de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de

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

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

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

⁹ Voetnoot 60 van het aangehaalde advies: Zie o.m. advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl.St.*, Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl.St.*, W.Gew.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl.St.*, Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

toekomstige wijzigingen kennen¹⁰ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.”¹¹

5.3. Uit artikel 20, leden 1 en 3, van de Overeenkomst blijkt dat wijzigingen van enige bepaling van die Overeenkomst kunnen worden overeengekomen na mondeling of schriftelijk overleg tussen de luchtvaartautoriteiten, en dat die wijzigingen van kracht worden nadat ze door een uitwisseling van diplomatieke nota's zijn bevestigd.

Gelet op het ruime toepassingsgebied dat elke wijziging van welke bepaling ook van de Overeenkomst omvat, kunnen die leden 1 en 3 slechts worden aanvaard indien ze zo worden geïnterpreteerd dat de wijzigingen die in de Overeenkomst worden aangebracht, overeenkomstig artikel 167, § 3, van de Grondwet de instemming van het Vlaams Parlement moeten hebben verkregen alvorens ze het voorwerp uitmaken van de in lid 3 bedoelde wisseling van diplomatieke nota's.

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

- dat die overeenkomsten, net zoals de Overeenkomst die ze wijzigen of aanvullen, gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);
- dat bij het tot stand komen ervan de procedures die bij de voormelde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten worden nageleefd;
- dat ze, net zoals de Overeenkomst, bekendgemaakt moeten worden in het Belgisch Staatsblad.¹²

5.5. In tegenstelling tot het voorontwerp van federale instemmingswet met de Overeenkomst waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving op 1 maart 2023 advies 73.029/4 heeft gegeven, voorziet het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet niet in de voorafgaande instemming met de wijzigingen die zouden worden aangebracht in de bijlage bij de Overeenkomst overeenkomstig artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst.

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

¹¹ Adv.RvS 44.028/AV van 29 januari 2008 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 19 juni 2008 'houdende instemming met het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met de Slotakte, gedaan te Lissabon op 13 december 2007', opmerking 28 (*Parl.St.* Senaat 2007-08, nr. 4-568/1, 355-356); zie eveneens adv.RvS 51.151/VR van 3 april 2012 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 20 juni 2012 'houdende instemming met het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012', onder "Algemene opmerkingen", punt 1.2 (*Parl.St.* Senaat 2011-12, nr. 5-1598/1, 40-41).

¹² Zie in die zin adv.RvS 57.108/VR van 10 maart 2015 over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013', opmerking 4.3 (*Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-3039/001, 17), met verwijzing naar adv.RvS 50.621/3 van 13 december 2011 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 19 juli 2013 'houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005' (*Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28); adv.RvS 54.630/VR van 14 januari 2014 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 25 april 2014 'houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Albanië betreffende het internationaal wegvervoer, ondertekend in Tirana op 25 april 2006' (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2444/1, 27-35).

Die bijlage definieert de vliegroutes waarop de in de Overeenkomst bepaalde exploitatierechten betrekking hebben. Bovendien vermeldt ze dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de overeenkomstsluitende partijen op de overeengekomen routes punten mogen overslaan, of die in een andere volgorde mogen exploiteren, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst in het land van hun nationaliteit is gelegen.

Gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van de wijzigingen aan de bijlage bij de Overeenkomst, doet een dergelijke voorafgaande instemming van het Vlaams Parlement ermee, geen principieel probleem rijzen.¹³

Gegeven die mogelijkheid zou kunnen worden overwogen om het voorontwerp aan te vullen met een bepaling die strekt tot het verlenen van voorafgaande instemming door het Vlaams Parlement met die toekomstige wijzigingen van de bijlage. Daarbij wordt het best voorzien in een informatieplicht van de Regering aan het Parlement met betrekking tot voorgenomen wijzigingen en in een voldoende tijd voor het Parlement om die te onderzoeken en desgevallend overeenkomstig die bepaling zijn verzet kenbaar te maken. Bijgevolg zou in die bepaling in een minimumtermijn moeten worden voorzien (bv. drie maanden), zodat het Parlement voldoende tijd heeft om een oordeel te vellen.

Hiertoe zou het voorontwerp kunnen worden aangevuld met een nieuw artikel 3 dat luidt:

“Onder voorbehoud van het derde lid, zullen de wijzigingen aan de Bijlage bij de Overeenkomst, die met toepassing van artikel 20 van de Overeenkomst worden aangenomen, volkomen gevolg hebben.

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

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling door de Vlaamse Regering, kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat een wijziging van de routetabel als vermeld in het eerste lid, volkomen gevolg zal hebben.”¹⁴

¹³ Zie in die zin adv.RvS 57.108/VR, *l.c.*, met verwijzing naar adv.RvS 37.954-37.970-37.977-37.978/AV van 15 februari 2005 over:

- een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 9 juni 2006 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004’ (37.954/AV) (*Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 358/1, 64);
- een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 23 juni 2005 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.970/AV) (*Parl.St.* Ver.Verg.Gem.Gem.Comm. 2004-05, nr. B-30/1, 25);
- een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 23 juni 2005 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.977/AV) (*Parl.St.* Br.Parl. 2004-05, nr. A-128/1, 25);
- een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.978/AV) (*Parl.St.* Senaat 2004-05, nr. 3-1091/1, 539).

¹⁴ Voor de formulering van een dergelijke bepaling kan inspiratie worden gezocht in bijvoorbeeld artikel 3 van het decreet van 29 juni 2018 ‘houdende instemming met het Verdrag van de Raad van Europa inzake cinematografische coproductie (herzien), opgemaakt te Rotterdam op 30 januari 2017’ of de artikelen 3 en 4 van het decreet van 4 april 2014 ‘houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en

Ten slotte gelden de opmerkingen die hiervoor in punt 5.4 zijn gemaakt eveneens voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 20 in de bijlage van de Overeenkomst worden aangebracht.

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

6. In de Overeenkomst wordt herhaaldelijk verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die worden aangenomen krachtens artikel 90 van het Verdrag ‘inzake de internationale burgerlijke luchtvaart’, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 (hierna genoemd: het Verdrag van Chicago), en die op die manier ook verbindend worden gemaakt.

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

Hierbij dient te worden opgemerkt dat die bepalingen volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie in beginsel niet aan particulieren tegenwerpbaar zijn wanneer ze niet in het Belgisch Staatsblad zijn bekendgemaakt.¹⁵

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

schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake biodiversiteit, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010’. Zie adv.RvS 63.030/VR van 23 maart 2018 over een voorontwerp dat tot het voornoemde decreet van 29 juni 2018 heeft geleid, opmerkingen 7.1 tot 7.3.3 (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1586/1, 24-25), adv.RvS 64.118/VR van 25 september 2018 over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Benin betreffende het luchtvervoer, gedaan te Cotonou op 9 januari 2018’, opmerking 4.5 (*Parl.St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3403/001, 17-19) en adv.RvS 68.646/3 van 5 februari 2021 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van het Vlaamse Gewest van 18 juni 2021 ‘tot instemming met de overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Republiek Mali betreffende het luchtvervoer, ondertekend te Bamako op 29 augustus 2017’, opmerking 5.4 (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 782/1, 26-27).

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

wijzigingen¹⁶ bekendgemaakt moeten worden of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking¹⁷ voorzien had, wat thans niet het geval is¹⁸.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

7. Volgens het opschrift van de Overeenkomst waaraan instemming wordt verleend, gaat het om een “overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en Regering van de Verenigde Republiek Tanzania betreffende de luchtdiensten”.

Hoewel dat opschrift letterlijk moet worden overgenomen in het opschrift en in artikel 2 van het voorontwerp,¹⁹ wordt de gelegenheid hier ook te baat genomen om te beklemtonen dat verdragen weliswaar worden gesloten door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. *In casu* zijn de overeenkomstsluitende partijen derhalve het Koninkrijk België²⁰ en de Verenigde Republiek Tanzania (en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België en van de Verenigde Republiek Tanzania).²¹

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

¹⁶ 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 adv.RvS 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 ‘houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in ‘s-Gravenhage op 17 juni 2008’ (*Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66).

¹⁷ Zie in dat verband adv.RvS 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).

¹⁸ Wat betreft de tegenwerpbaarheid 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.

¹⁹ Derhalve schrijve men in dat opschrift en in artikel 2 van het voorontwerp “de luchtdiensten” (in plaats van “het luchtvervoer”).

²⁰ Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet is het trouwens op federaal niveau de Koning, en niet de regering, die de verdragen sluit.

²¹ Zie in die zin adv.RvS 57.108/VR, *l.c.*, met verwijzing naar adv.RvS 53.285/3 van 29 mei 2013 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 26 november 2013 ‘houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Volksrepubliek China tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting inzake belastingen naar het inkomen, gedaan te Brussel op 7 oktober 2009’, opmerking 7, (*Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2204/1, 54).

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 tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania betreffende de luchtdiensten, ondertekend te Dodoma op 3 november 2021, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen aan de bijlage bij de overeenkomst, die met toepassing van artikel 20, lid 4, van de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania betreffende de luchtdiensten, ondertekend te Dodoma op 3 november 2021, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel, 8 december 2023.

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

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGEN:

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

Nederlandse vertaling

OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE REGERING VAN DE VERENIGDE REPUBLIEK TANZANIA
BETREFFENDE DE LUCHTDIENSTEN

**OVEREENKOMST
TUSSEN
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË
EN
DE REGERING VAN DE VERENIGDE REPUBLIEK TANZANIA
BETREFFENDE DE LUCHTDIENSTEN**

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE VERENIGDE REPUBLIEK TANZANIA

PARTIJEN ZIJNDE bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld;

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

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

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

ARTIKEL 1

BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

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

- a) de term "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;
- b) de term "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- c) de term "luchtvaartautoriteiten" betekent voor België de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en in het geval van Tanzania, de minister die momenteel bevoegd is voor de Burgerluchtvaart, of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de termen "grondgebied", "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;
- e) de term "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- f) de term "overeengekomen diensten" betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- g) de term "tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- h) de term "verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route vliegtuigen van een andere capaciteit worden ingezet dan op een ander deel van de route;

- i) de termen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.
- j) de term "onderdanen van het Koninkrijk België" moet worden begrepen als een verwijzing naar de onderdanen van de lidstaten van de Europese Gemeenschap;
- k) de term "luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België" moet worden begrepen als een verwijzing naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België zijn aangewezen.

ARTIKEL 2

VERLENING VAN RECHTEN

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

ARTIKEL 3

AANWIJZING VOOR DE EXPLOITATIE VAN DIENSTEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes.
2. Bij ontvangst van een dergelijke aanwijzing, zal de andere Overeenkomstsluitende Partij met een minimale procedurele vertraging de passende vergunningen en toelatingen verlenen, op voorwaarde dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij aan alle aanwijzingsvereisten voldoet.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

ARTIKEL 4

VERGUNNING VOOR DE EXPLOITATIE VAN DIENSTEN

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van hun wetten en voorschriften, aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen de vereiste vergunningen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen, op voorwaarde dat:
 - a) in het geval van een door België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op het grondgebied van België is gevestigd, en houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de Europese Gemeenschap; en
 - ii. de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft, en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk in de aanwijzing is vermeld.

- b) in het geval van een door de Verenigde Republiek Tanzania aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. de luchtvaartmaatschappij haar hoofdvestiging op het grondgebied de Verenigde Republiek Tanzania heeft, en houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de Verenigde Republiek Tanzania; en
 - ii. de Verenigde Republiek Tanzania daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft.
- 2. Na ontvangst van zulke vergunningen kunnen de luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en mits tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 14 van deze Overeenkomst, en dat deze luchtdiensten worden uitgevoerd met luchtvaartuigen die ten minste aan de eisen van Bijlage 16, Volume 1, deel 2, Hoofdstuk III (derde uitgave - juli 1993) van het Verdrag voldoen.

ARTIKEL 5

WEIGERING, INTREKKING, INPERKING OF SCHORSING VAN DE EXPLOITATIEVERGUNNING

- 1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de exploitatievergunning bedoeld in artikel 4 van deze Overeenkomst ten aanzien van een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij weigeren, intrekken, schorsen of inperken wanneer:
 - a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i) de luchtvaartmaatschappij niet overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd of geen houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de Europese Gemeenschap; of
 - ii) de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft, of de bevoegde

luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is vermeld.

- b) in het geval van een door de Verenigde Republiek Tanzania aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i) de luchtvaartmaatschappij haar hoofdvestiging niet heeft in de Verenigde Republiek Tanzania of geen houder is van een geldig Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) conform de wetten van toepassing in de Verenigde Republiek Tanzania; of
 - ii) de Verenigde Republiek Tanzania geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij uitoefent en handhaaft; of
 - iii) de aangewezen luchtvaartmaatschappij de wetten en voorschriften bepaald in artikel 6 van deze Overeenkomst niet naleeft.
- 2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

TOEPASSING VAN WETTEN EN VOORSCHRIFTEN

- 1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in, het verlaten van en gedurende het verblijf op genoemd grondgebied.
- 2. In het geval van het Koninkrijk België, verwijst subartikel 1 hierboven ook naar de wetten en voorschriften die door de Europese Gemeenschap zijn uitgevaardigd.
- 3. De wetten, voorschriften en procedures van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende paspoorten of andere goedgekeurde reisdocumenten, de binnenkomst, de inklaring en de quarantaine moeten worden nageleefd door of

met betrekking tot de bemanning, passagiers, vracht en post vervoerd door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij hun binnenkomst op het grondgebied van de genoemde Overeenkomstsluitende Partij.

4. Passagiers op doorreis over het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle. Deze bepaling is niet van toepassing indien de passagier op doorreis is naar een bestemming in een Staat die partij is bij het Verdrag ter uitvoering van het Schengenakkoord van 14 juni 1985.

ARTIKEL 7

BEWIJZEN, VERGUNNINGEN EN VEILIGHEID

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

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

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking werd betekend aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn.

Indien in aangelegenheden inzake vliegveiligheid geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie

daarvan aangenomen veiligheidsnormen. Dit overleg heeft plaats binnen 30 dagen na dat verzoek.

4. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze bevindingen en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 15 dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere periode adequate maatregelen te nemen, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, schorsing en wijziging van exploitatievergunningen).
5. Onverminderd de in artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichting wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of, op basis van een leaseovereenkomst, namens de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel “platforminspectie” genoemd) te onderzoeken, mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.
6. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:
 - a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
 - b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er een gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,

staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie uitvoert, vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, vast te stellen dat de voorschriften op grond waarvan het bewijs of de vergunningen met betrekking tot dat luchtvaartuig of tot de bemanning van dat luchtvaartuig zijn

afgegeven of geldig verklaard, of de voorwaarden waaronder het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan noch hoger liggen dan de volgens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen.

7. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of namens de luchtvaartmaatschappij of maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie overeenkomstig het bovenstaande vijfde lid door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of maatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in het bovenstaande zesde lid ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.
8. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk te schorsen of te wijzigen ingeval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veilige exploitatie van een luchtvaartmaatschappij.
9. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met het bovenstaande vierde of achtste lid wordt stopgezet zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

ARTIKEL 8

BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtverkeersfaciliteiten en elke andere bedreiging van de beveiliging van de luchtvaart te voorkomen.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere

handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart en elke andere multilaterale overeenkomst betreffende de beveiliging van de burgerluchtvaart die bindend is voor de Overeenkomstsluitende Partijen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben, of, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op zijn grondgebied zijn gevestigd en conform het recht van de Europese Gemeenschap geldige exploitatievergunningen hebben, en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart.
5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor de binnenkomst op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.
6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtverkeersfaciliteiten voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer te vergemakkelijken en door andere passende maatregelen bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te nemen.
7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de

luchtvaartbeveiligingsmaatregelen in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg met de luchtvaartautoriteiten van die Partij verzoeken. Indien binnen dertig (30) dagen geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt dit een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

GEBRUIKSVERGOEDINGEN

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen dient tijdig kennisgeving te worden gedaan teneinde de aangewezen luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 10

GRONDAFHANDELINGSDIENSTEN

Onverminderd de wetten en voorschriften van elke Overeenkomstsluitende Partij heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest, het recht een keuze te maken tussen concurrerende verleners van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten.

Waar dergelijke wetten en voorschriften zelfafhandeling beperken of verhinderen en waar er geen daadwerkelijke mededinging is tussen verleners van

grondafhandelingsdiensten, zal elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op een niet-discriminerende basis worden behandeld voor wat betreft haar toegang tot zelfafhandelings- en grondafhandelingsdiensten aangeboden door een dienstverlener of dienstverleners.

ARTIKEL 11

DOUANE EN ACCIJNZEN

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op luchtvaartuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand en andere goederen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die de overeengekomen diensten exploiteren, alsmede vliegtickets, brochures, folders, kalenders, agenda's, briefpapier en uniformen van luchtvaartmaatschappijen die zijn gegraveerd of bedrukt of gemerkt met het logo van de luchtvaartmaatschappij, zonder enige commerciële waarde, en die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij worden gebruikt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
 - a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervoerd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
 - b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen

luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften of -wetgeving een andere bestemming hebben gekregen.
4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.
5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken hebben gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij ook zulke vrijstellingen geniet, voor het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van de goederen vermeld in het eerste lid van dit artikel.

ARTIKEL 12

CAPACITEIT

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en over de grenzen van deze grondgebieden heen op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk van de Overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of op een deel daarvan onderhouden, niet op onrechtmatige wijze te treffen.
3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen

luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen, dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen van uiteindelijke bestemming van het vervoer.

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

ARTIKEL 13

VERANDERING VAN VLIEGTUIGTYPE EN COMMERCIELE REGELINGEN

1. Voor elk segment of segmenten van de respectieve routes mag een aangewezen luchtvaartmaatschappij tijdens om het even welke ononderbroken vlucht, wisselen van luchtvaartuigtype op om het even welk punt op de route.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij

mogen verkoopovereenkomsten zoals zitplaatscontingenten, gedeelde vluchtcodes of andere commerciële regelingen met luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij, of met luchtvaartmaatschappijen van een derde land sluiten op voorwaarde dat die luchtvaartmaatschappijen houder zijn van de juiste exploitatievergunning.

ARTIKEL 14

TARIEVEN

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elk van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op een van de in de Bijlage omschreven routes een tarief vaststelt.
2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst en het belang van de gebruikers.
3. Onverminderd de toepassing van de bepalingen van de voorgaande leden van dit artikel, is het de aangewezen luchtvaartmaatschappijen toegestaan om op sectoren van de overeengekomen diensten waarop zij verkeersrechten van de vijfde vrijheid uitoefenen, de tarieven te hanteren die door luchtvaartmaatschappijen van derde en vierde vrijheid op diezelfde sectoren worden toegepast. De prijzen die door luchtvaartmaatschappijen van de vijfde vrijheid worden gehanteerd, zullen niet lager zijn en de tariefvoorwaarden zullen niet minder restrictief zijn dan die van de zogenoemde luchtvaartmaatschappijen van derde en vierde vrijheid.

ARTIKEL 15

PERSONEEL

1. Op basis van wederkerigheid mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel van om het even welke nationaliteit of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.
3. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd, de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.
4. In de mate waarin hun nationale wetgevingen dit toestaan, zien beide Overeenkomstsluitende Partijen ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

ARTIKEL 16

VERKOOP, INKOMSTEN EN OVERMAKING VAN WINSTEN

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

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoerdiensten te verkopen tegen betaling in de munt van dat grondgebied of, naar eigen goeddunken, in vrij converteerbare munten van andere landen.

Eenieder is vrij zodanige vervoerdiensten te kopen tegen betaling in een munt die door die luchtvaartmaatschappij wordt aanvaard.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het steeds vrijelijk, onbeperkt en in vrij converteerbare valuta overmaken naar zijn hoofdvestiging van de inkomsten uit de verkoop van luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere

Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling van enigerlei belasting op inkomsten of winsten door deze luchtvaartmaatschappijen verkregen op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

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

ARTIKEL 17

UITWISSELING VAN INFORMATIE

1. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit omvat afschriften van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane dienstabellen.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zoveel van tevoren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kopieën verschaffen van tarieven, dienstregelingen, met inbegrip van iedere wijziging daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, met inbegrip van de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan worden geëist om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgen betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten.

ARTIKEL 18

OVERLEG

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

ARTIKEL 19

REGELING VAN GESCHILLEN

1. Wanneer een geschil betreffende de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst niet kan worden beslecht in overeenstemming met artikel 18 van deze Overeenkomst, dan zal deze op verzoek van de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij aan een scheidsgerecht worden voorgelegd.
2. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt: elke Overeenkomstsluitende Partij duidt een lid aan en deze twee leden zullen samen beslissen over een als hun voorzitter door de Regeringen van de Overeenkomstsluitende Partijen aan te stellen onderdaan van een derde Staat. Deze leden worden aangeduid binnen twee maanden en de voorzitter binnen drie maanden te rekenen vanaf de datum waarop een van beide Overeenkomstsluitende Partijen de andere Overeenkomstsluitende Partij heeft geïnformeerd over haar voornemen om het geschil aan een scheidsgerecht voor te leggen.
3. Indien de in het bovenstaande tweede lid bepaalde periodes niet in acht worden genomen, mag de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij bij ontstentenis aan een andere relevante regeling, de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken om de noodzakelijke aanwijzingen te doen. Als de voorzitter een onderdaan is van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen of als hij op een andere manier verhinderd is deze functie uit te oefenen, dan moet de vicevoorzitter die hem vervangt de noodzakelijke aanwijzingen doen.
4. De beslissingen van het scheidsgerecht worden genomen bij meerderheid van stemmen. Dergelijke beslissingen zijn bindend voor de Overeenkomstsluitende Partijen. Elke Overeenkomstsluitende Partij draagt de kosten van zijn eigen lid, alsook de kosten van haar vertegenwoordiging in de arbitrageprocedures; de kosten van de voorzitter en alle overige kosten zullen in gelijke mate door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen. Voor al het overige zal het scheidsgerecht zijn eigen procedureregels vaststellen.

ARTIKEL 20

WIJZIGINGEN

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten en dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.
2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.
3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.
4. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de Routetabel in de Bijlage kan worden gewijzigd door een administratieve regeling, na akkoord tussen de luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 21

BEËINDIGING

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

Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te

geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 22

REGISTRATIE

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

ARTIKEL 23

INWERKINGTREDING

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

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

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

OPGESTELD in tweevoud te Dodoma, op 3 november 2021, in de Engelse taal.

**VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK BELGIË:**

**VOOR DE REGERING VAN DE
VERENIGDE REPUBLIEK
TANZANIA:**

BIJLAGE**ROUTETABEL**

1. In het geval van het Koninkrijk België

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Tanzania	Verdergelegen punten
Alle	Alle	Dar es Salaam, Zanzibar en Kilimanjaro	Alle

2. In het geval van de Verenigde Republiek Tanzania

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

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen mogen om het even welk punt of punten overslaan of in een verschillende volgorde exploiteren op om het even welke of alle vluchten, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst in het land van hun nationaliteit is gelegen.

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
ON AIR TRANSPORT SERVICES

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
ON AIR TRANSPORT SERVICES**

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

BEING PARTIES to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944,

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

- a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties,
- b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;
- c) the term "aeronautical authorities" means in the case of Belgium, The Federal Public Service Mobility and Transport, and in the case of Tanzania, the Minister for the time being responsible for matters relating to Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities,
- d) the terms "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention,
- e) the term "Designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;
- f) the term "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- g) the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail,
- h) the term "Change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;
- i) the terms "aircraft equipment", "ground equipment", "aircraft stores", "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention,
- j) the term "nationals of the Kingdom of Belgium" shall be understood as referring to nationals of European Community Member States,
- k) the term "airlines of the Kingdom of Belgium" shall be understood as referring to airlines designated by the Kingdom of Belgium.

ARTICLE 2**GRANT OF RIGHTS**

- 1 Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the respective designated airlines:
 - a) to fly without landing across its territory,
 - b) to make stops in its territory for non-traffic purposes,
 - c) to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail separately or in combination
2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party

ARTICLE 3**DESIGNATION TO OPERATE SERVICES**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party
2. On receipt of such a designation, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that the designated airline meets all the requirements for the designation
- 3 Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

ARTICLE 4

AUTHORISATION TO OPERATE SERVICES

- I Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant the designated airlines the appropriate authorisations to operate the agreed services for which those airlines have been designated, provided that.
 - a) in the case of an airline designated by Belgium
 - i the airline is established in the territory of Belgium under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and
 - ii effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation
 - b) in the case of an airline designated by the United Republic of Tanzania
 - i the airline has its principal place of business in the territory of the United Republic of Tanzania and has a valid Operating Licence in accordance with the law applicable in the United Republic of Tanzania, and
 - ii the United Republic of Tanzania has and maintains effective regulatory control of the airline, and
- 2 Upon receipt of such authorisations the airlines may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airlines comply with the applicable provisions of this Agreement, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement, and that these services are performed with aircraft satisfying the requirement of at least Annex 16 Volume 1, part 2, Chapter III (third edition – July 1993) of the Convention

ARTICLE 5

REFUSAL, REVOCATION, LIMITATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

- 1 Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation referred to in Article 4 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party where

- a) in case of an airline designated by the Kingdom of Belgium:
 - i) The airline is not established in the territory of the Kingdom of Belgium under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with the European Community law; or
 - ii) Effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation,
 - b) in the case of an airline designated by the United Republic of Tanzania:
 - i) the airline does not have its principal place of business in the United Republic of Tanzania or does not have a valid Air Operator's Certificate in accordance with the applicable laws of the United Republic of Tanzania or
 - ii) the United Republic of Tanzania does not have or is not maintaining effective regulatory control of the airline, or
 - iii) the designated airline does not comply with the laws and regulations referred in Article 6 of this Agreement.
- 2 Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 18 of this Agreement

ARTICLE 6

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

- 1 The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entry into, departure from or stay in its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon their entry into, departure from, or while within, the said territory
- 2 In the case of the Kingdom of Belgium, sub article 1 above also refers to laws and regulations made under the European Community.
- 3 The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to passports or other approved travel documents, to entry, customs clearance and quarantine shall be complied with by or relating to crew, passengers, cargo, and mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party upon their entrance into the territory of the said Contracting Party.
- 4 Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than

a simplified control. This provision shall not apply if the passenger is in transit to a destination situated in a State, Party to the Convention in pursuance of the Schengen Agreement of 14 June 1985.

ARTICLE 7

CERTIFICATES, LICENCES AND SAFETY

- 1 Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention

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

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

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

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

- 6 If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to
- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,
- the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention,
- 7 In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph
- 8 Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 4 or 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 8

AVIATION SECURITY

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

to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties, they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Kingdom of Belgium, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community Law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions

- 5 Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat
- 6 When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof
7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement

ARTICLE 9

USER CHARGES

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

ARTICLE 10

GROUND HANDLING PROVISIONS

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

Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective

competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 11

CUSTOMS AND EXCISE

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airlines of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as airline tickets, brochures, leaflets, calendars, diaries, headed papers and airline uniforms engraved or printed or marked with the airline logo having no commercial value and used by the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:
 - a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airlines of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;
 - b) retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
 - c) taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services
3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airlines of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs legislation or regulations
4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes
5. The exemptions provided for by this article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this article

ARTICLE 12**CAPACITY**

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

ARTICLE 13**CHANGE OF GAUGE AND COMMERCIAL ARRANGEMENTS**

1. For any segment, or segments of the respective routes a designated airline may during any one continuous flight, change type of aircraft at any point of the route.
- 2 The designated airlines of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements, with airlines of either Contracting Party, or airlines of a third country, provided that such airlines hold the appropriate operational authorisation.

ARTICLE 14**TARIFFS**

- 1 The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines.
- 2 The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the interest of users.
3. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this article, the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors. The prices applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive than those of the said third and fourth freedom airlines

ARTICLE 15**STAFF REQUIREMENTS**

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

ARTICLE 16**SALES, REVENUES AND TRANSFER OF EARNINGS**

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transport services in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

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

2. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to remit to its head office at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party

3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by those airlines in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

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

ARTICLE 17**EXCHANGE OF INFORMATION**

- 1 The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorisations extended to their respective designated airlines to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns

- 2 Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

- 3 Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services

ARTICLE 18**CONSULTATIONS**

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close co-operation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties

ARTICLE 19**SETTLEMENT OF DISPUTES**

- 1 Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 18 of this Agreement, it shall be submitted to an Arbitral Tribunal, at the request of either Contracting Party.
- 2 Such Arbitral Tribunal shall be as follows: each Contracting Party shall appoint one member and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and the Chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an Arbitral Tribunal.
- 3 If the period specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice President deputizing for him should make the necessary appointments.
- 4 The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting parties. All other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

ARTICLE 20

MODIFICATIONS

- 1 If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request
- 2 If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.
- 3 Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes
- 4 The Contracting Parties agree that the Route Schedule in the Annex can be modified after agreement between the Aeronautical Authorities through an administrative arrangement.

ARTICLE 21

TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.
- 2 The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period

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

ARTICLE 22

REGISTRATION

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

ARTICLE 23**ENTRY INTO FORCE**

Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party through the diplomatic channel of the completion of the constitutional formalities required to bring this Agreement into effect

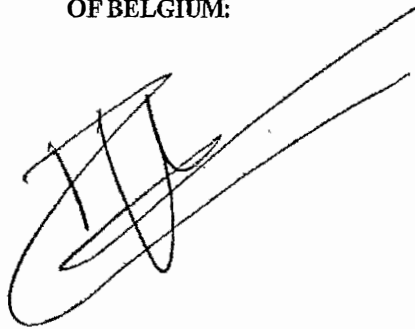
The Agreement shall come into force on the first day of the month following the date of the last notification

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

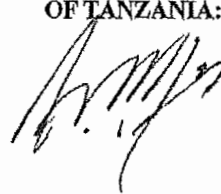
DONE in duplicate at
in the English language.

Dodoma on this *3rd* day of *November*
2021

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



**FOR THE GOVERNMENT
OF THE UNITED REPUBLIC
OF TANZANIA:**



ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. In case of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate points	Points in Tanzania	Points beyond
Any	Any	Dar es Salaam, Zanzibar and Kilimanjaro	Any

2. In case of the United Republic of Tanzania

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

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality