

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 maart 2019

WETSONTWERP

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

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	11
Advies van de Raad van State	12
Wetsontwerp	21
Overeenkomst (Engelse versie)	23
Overeenkomst (Nederlandse versie)	41
Overeenkomst (Franse versie)	60

OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 8, § 1, 1°, VAN DE WET VAN 15 DECEMBER
2013 WERD DE IMPACTANALYSE NIET GEVRAAGD.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 mars 2019

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord entre
le gouvernement du Royaume de Belgique
et le gouvernement de l'État du Qatar
relatif au transport aérien, fait à Bruxelles
le 6 mars 2018**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	11
Avis du Conseil d'État	12
Projet de loi	21
Accord (version anglaise)	23
Accord (version néerlandaise)	41
Accord (version française)	60

CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 8, § 1^{er}, 1°, DE LA LOI DU 15 DÉCEMBRE 2013,
L'ANALYSE D'IMPACT N'A PAS ÉTÉ DEMANDÉE.

De regering heeft dit wetsontwerp op 5 maart 2019 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 5 mars 2019.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 14 maart 2019 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 14 mars 2019.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp van instemmingswet heeft tot doel de bekrachtiging mogelijk te maken van de Overeenkomst tussen België en Qatar betreffende luchtvervoer.

Deze overeenkomst vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst van 7 oktober 1997 waarvan meerdere clausules, hetzij verouderd waren, hetzij niet met het communautair recht overeenstemden, hetzij gewoon niet meer aan de behoeften van de belanghebbenden of aan de ontwikkeling op aeropolitiek vlak beantwoordden.

De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de overeenkomstsluitende partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en regelen, met inachtneming van de wetten en reglementen van de overeenkomstsluitende partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.

RÉSUMÉ

Le projet de loi d'assentiment a pour objet de permettre la ratification de l'Accord entre la Belgique et le Qatar relatif au transport aérien.

Il remplace l'accord aérien bilatéral conclu le 7 octobre 1997 dont plusieurs clauses étaient devenues soit obsolètes, soit non conformes au droit communautaire soit, tout simplement, plus en phase avec l'évolution du monde aéropolitique ou des besoins des parties prenantes.

Ses dispositions, applicables aux Parties Contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le "Tableau des routes" annexé à cet accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING VAN HET AKKOORD

Het Koninkrijk België en de Staat Qatar hebben op 6 maart 2018 een nieuwe bilaterale overeenkomst betreffende het luchtvervoer ondertekend. Deze overeenkomst wordt nu voorgelegd ter instemming aan de Kamer van volksvertegenwoordigers. De Overeenkomst vormt een gemengd verdrag op intern Belgisch niveau (federaal, gewesten).

Context en normatief kader van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten

Ondanks zijn symboolwaarde van vrijheid en on-eindigheid is het luchtruim niet zo vrij als we het ons voorstellen.

Op juridisch vlak blijft het “luchtruim” het domein van de staten. Artikel 1 van het Verdrag van Chicago (7 december 1944), de hoeksteen van de gehele organisatie van de wereldwijde burgerluchtvaart, bepaalt dat “elke Staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over de luchtruimte boven zijn grondgebied”.

De buitengewone ontwikkeling van het internationale luchtverkeer is mogelijk sindsdien, dankzij het sluiten van duizenden bilaterale overeenkomsten tussen alle landen ter wereld, waardoor de bediening van een land door de luchtvaartmaatschappijen van een ander land is toegestaan, op voorwaarde dat bepaalde regels worden nageleefd en dit op basis van het principe van wederkerigheid.

Deze overeenkomsten inspireren zich nog vandaag op het Verdrag van Chicago van 1944 en vooral op de aanbevelingen en normen van de ICAO (*International Civil Aviation Organization*), die door dit Verdrag werd opgericht.

De arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de *open sky*-rechtszaken hebben bepaalde bepalingen van deze bilaterale luchtvaartovereenkomsten aan de kaak gesteld (omdat ze met het communautair recht niet overeenstemden) en hebben aanleiding gegeven tot de ontwikkeling van een extern beleid van de Europese Unie op het vlak van de burgerluchtvaart.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL DE L'ACCORD

Le Royaume de Belgique et l'État du Qatar ont signé, le 6 mars 2018, un nouvel accord bilatéral relatif au transport aérien. Il est soumis aujourd'hui à l'assentiment de la Chambre des représentants en vue de sa ratification. L'Accord est un traité mixte au niveau interne belge (fédéral, régions).

Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

Symbole de liberté, d'infini, les cieux ne sont pas l'univers sans entraves que l'on imagine.

Sur le plan juridique, “l'espace aérien” reste le domaine des États. L'article 1^{er} de la Convention de Chicago (7 décembre 1944), clef de voûte de toute l'organisation de l'aviation civile mondiale, dispose “que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire”.

Depuis lors, l'extraordinaire développement du trafic aérien international a été rendu possible par la conclusion de milliers d'accords bilatéraux de par le monde, par lesquels la desserte d'un pays par la ou les compagnies aériennes de l'autre est autorisée, sur base du principe de réciprocité et sous réserve du respect de certaines règles.

Aujourd'hui encore, ces accords aériens s'inspirent largement de cette Convention de Chicago de 1944 ainsi que, et surtout, des recommandations et normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) instaurée par cette même Convention.

Les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE), dits “Ciel ouvert”, ont toutefois remis en cause certaines dispositions de ces accords aériens bilatéraux (celles qui se sont révélées non compatibles avec le droit communautaire) et fait émerger la mise en place d'une politique extérieure de l'aviation de l'Union européenne.

De lidstaten moeten dus rekening houden met deze nieuwe dimensie bij de ondertekening van nieuwe bilaterale overeenkomsten of moeten over de bestaande overeenkomsten opnieuw onderhandelen.

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Staat Qatar

De bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk België en de Staat Qatar die op 6 maart 2018 ondertekend werd, maakt deel uit van deze nieuwe reeks van luchtvaartovereenkomsten.

Deze overeenkomst werd gesloten en geparafeerd naar aanleiding van de overlegvergaderingen die op 15 oktober 2014 te Brussel tussen de luchtvaartautoriteiten van beide landen (de FOD Mobiliteit en Vervoer voor België) werden gehouden.

Ze vervangt de bilaterale luchtvaartovereenkomst die op 7 oktober 1997 werd gesloten en geparafeerd.

Overeenkomstig artikel 167 van de Grondwet wordt deze overeenkomst nu voorgelegd ter instemming aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de overeenkomstsluitende partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en regelen, met inachtneming van de wetten en reglementen van de overeenkomstsluitende partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst.

Het gaat om:

— de volgende aspecten voor de Overeenkomstsluitende Partijen:

de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen; de toepassing van de wetten en voorschriften; de samenwerking inzake beveiliging; de eisen inzake de veiligheid van de luchtvaartuigen; de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappijen waarbij België verplicht rekening moet houden met het Europese begrip van communautaire luchtvaartmaatschappij zoals bedoeld in de arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen; de vergunning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn; de gebruiksvergoedingen (luchthavens en luchtvaartvoorzieningen); de

Depuis lors, tous les accords aériens bilatéraux renoués ou conclus par les États membres doivent tenir compte de cette dimension nouvelle.

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et l'État du Qatar

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et l'État du Qatar, signé le 6 mars 2018, fait partie de cette nouvelle lignée d'accords aériens.

Il a été conclu et paraphé, à la suite de Consultations Aéronautiques qui se sont tenues à Bruxelles le 15 octobre 2014 entre les autorités aéronautiques des deux pays (le SPF Mobilité & Transport pour la Belgique).

Il remplace l'accord aérien bilatéral conclu et paraphé le 7 octobre 1997.

Il est aujourd'hui, en application de l'article 167 de la Constitution, présenté à l'assentiment de la Chambre des représentants.

Ses dispositions, applicables aux Parties Contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le "Tableau des routes" annexé à cet accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit:

— pour les parties contractantes, essentiellement des aspects:

certificats de navigabilité; brevets d'aptitudes et licences; application des lois et règlements; collaboration en matière de sûreté; exigences en matière de sécurité des aéronefs; désignation qui, pour la Belgique, exige obligatoirement la prise en compte de la notion européenne de transporteur communautaire rappelée par les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE); autorisation, révocation ou suspension d'exploitation ainsi que tous les aspects qui y sont attachés; redevances d'usage (aéroports et installations de navigation aérienne); droits de douane et accises; aspects plus formalistes tels que: la consultation, l'échange d'information, les procédures

douanerechten en accijnzen; de specifieke aspecten eigen aan elke overeenkomst, namelijk: het overleg, de informatie-uitwisseling, de regeling van geschillen, de wijziging en de beëindiging van de overeenkomst, de registratie en de inwerkingtreding;

— de volgende aspecten voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

de verlening van verkeersrechten, de grondaafhandeling, de capaciteit en de goedkeuring van de exploitatieprogramma's, de tarieven, de verkoop, de inkomsten en de vertegenwoordiging van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, de verandering van vliegtuigtype en de codesharingsregelingen.

Op economisch en diplomatiek vlak draagt deze luchtvaartovereenkomst bij tot de uitstraling en de aantrekkingskracht van België in de wereld. Ze biedt opportuniteiten zowel aan de luchtvaartmaatschappijen als aan de luchthavens of onderaannemers.

Ze creëert werkgelegenheid en vergroot de mogelijkheden voor de reizigers die rechtstreeks kunnen vliegen van of naar België, zonder verplichte doorgang via buitenlandse luchthavens.

Deze overeenkomst verbindt de burger niet persoonlijk en heeft geen impact op de staatsbegroting.

Er wordt rekening gehouden met de belangen van de Gewesten door geen onderscheid te maken tussen de Belgische luchthavens, in termen van toegang en bediening. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kiezen zelf welke luchthaven ze willen aandoen.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

De inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst begint met een bepalend gedeelte dat stelt dat beide landen partijen zijn bij het Verdrag van Chicago van 1944 (inzake de Internationale Burgerluchtvaart) en dat ze verlangen een aanvullende overeenkomst te sluiten om luchtvaartdiensten tussen hun respectieve grondgebied en verder, uit te voeren.

In casu vervangt deze nieuwe bilaterale overeenkomst de luchtvaartovereenkomst die op 7 oktober 1997 werd gesloten.

De overeenkomst telt 23 artikels en een bijlage "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van de overeenkomst.

de règlement des différends, la modification et dénonciation de l'accord, l'enregistrement, l'entrée en vigueur;

— pour, et au profit des compagnies aériennes désignées, essentiellement des aspects:

octroi des droits de trafic; assistance en escale; capacité et approbation des programmes d'exploitation; tarifs; ventes et recettes ainsi que représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre Partie Contractante; rupture de charge et accords de partage de codes.

Sur le plan diplomatique et économique, cet accord aérien contribue au rayonnement de la Belgique dans le monde et à son attrait. Il offre des opportunités tant aux transporteurs aériens qu'aux aéroports ou entreprises sous-traitantes.

Il est créateur d'emplois et permet d'augmenter les voyageurs de bénéficier de liaisons aériennes directes au départ de ou vers la Belgique, sans nécessairement devoir passer par des aéroports étrangers.

Cet accord n'a pas pour effet de lier personnellement le citoyen et ne grève pas le budget de l'État.

Il veille à tenir compte des intérêts des Régions en ne faisant aucune distinction entre les aéroports belges, quant à leur accès et possibilités de dessertes. Il laisse celui-ci au libre choix des entreprises de transport désignées.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Le contenu de l'accord

L'accord se compose d'un dispositif rappelant que les contractants sont Parties à la Convention de Chicago de 1944 (relative à l'Aviation Civile internationale) et désireuses de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà.

Il s'agit en l'espèce d'un nouvel accord bilatéral aérien remplaçant celui du 7 octobre 1997.

Cet accord est suivi de 23 articles et d'une Annexe dénommée "Tableau des Routes" faisant partie intégrante de celui-ci.

Artikel 1 definieert de termen die in de overeenkomst worden gebruikt.

Artikel 2 bepaalt de toegekende rechten: het recht om over het grondgebied te vliegen, het recht op tussenlandingen voor andere dan verkeersdoeleinden, het recht om passagiers aan boord te nemen of aan land af te zetten. Cabotage wordt niettemin uitdrukkelijk uitgesloten.

Artikel 3 stelt dat elke partij een of meerdere luchtvaartmaatschappijen mag aanwijzen (stelsel van eenvoudige aanwijzing).

Artikel 4 legt uit hoe een luchtvaartmaatschappij kan worden aangewezen en bepaalt aan welke voorwaarden ze moet voldoen. Dit artikel houdt rekening met de Europese voorschriften waarbij de lidstaten de aanwijzing niet tot de nationale luchtvaartmaatschappijen mogen beperken. De nadruk wordt gelegd op het communautair aspect en meer bepaald op het begrip van “vestigingsrecht”.

Artikel 5 stelt dat de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij het recht hebben om de in artikel 4 bedoelde vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of er voorwaarden aan te verbinden.

Artikel 6 stelt dat alle wetten en regels van elke Overeenkomstsluitende Partij bij binnenkomst van, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven. Ze moeten zonder enige discriminatie worden toegepast.

Artikel 7 behandelt de leidende beginselen wat betreft de erkende luchtdiensten en meer bepaald de capaciteit die op de omschreven routes in de routetabel mag worden ingezet. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen luchtdiensten. De exploitatieprogramma's moeten uiterlijk 30 dagen voor de aanvang van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden voorgelegd.

Artikel 8 waarborgt de wederzijdse erkenning van de bewijzen van luchtwaardigheid, van de bewijzen van geschiktheid en van de vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de wetgeving en de regels van een van de overeenkomstsluitende partijen. Het definieert ook de veiligheidsnormen in verband met de bemanningen, de luchtvaartuigen en hun exploitatie en de manier waarop een van de overeenkomstsluitende partijen op haar grondgebied een platforminspectie van

L'article 1^{er} définit les termes employés dans l'accord.

L'article 2 fixe les droits accordés. Il s'agit en l'occurrence des: droit de survol, droit d'effectuer des escales non commerciales, droit de débarquer et d'embarquer des passagers. Le droit de cabotage est par contre explicitement exclu.

L'article 3 précise que chaque Partie peut désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien (régime de multidésignation).

L'article 4 explicite la manière de désigner une entreprise de transport aérien et les conditions auxquelles cette dernière doit répondre. Cet article tient compte des prescrits européens interdisant, pour les États membres, de limiter la désignation à des entreprises de transport aérien nationales. L'aspect communautaire et en particulier la notion de “droit d'établissement” est mis en évidence.

L'article 5 dispose que les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, les autorisations mentionnées à l'Article 4.

L'article 6 rappelle que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante relatives à l'entrée, à la sortie ou au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application. Elles devront être exercées sans discrimination.

L'article 7 traite des principes directeurs concernant les services aériens agréés et en particulier de la capacité pouvant être mise en œuvre sur les routes spécifiées au tableau des routes. Les entreprises de transport aérien désignées bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services aériens convenus. Il précise aussi que les programmes d'exploitation devront être soumis pour approbation préalable aux Autorités Aéronautiques des deux Parties, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu.

L'article 8 assure la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des parties contractantes. Il définit également les normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation ainsi que la manière dont l'une des Parties contractantes peut effectuer, sur son territoire, une inspection au sol d'un aéronef de l'autre Partie

een luchtvaartuig van de andere overeenkomstsluitende partij mag uitvoeren. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de luchtvaartexploitatie.

Artikel 9 bevestigt de verplichting om de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen te beveiligen. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar. Er wordt herinnerd aan de wetten, reglementen en internationale verdragen voor de vrijwaring van de veiligheid van de passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en diensten.

Artikel 10 bepaalt dat de gebruiksvergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen niet hoger mogen zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij voor soortgelijke internationale diensten.

Artikel 11 bepaalt de voorwaarden voor de toepassing en de vrijstelling van douanerechten en accijnzen.

Artikel 12 kent aan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht toe, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te doen, of de grondafhandeling aan een erkende dienstverlener uit te besteden. Indien het zelf afhandelen beperkt of uitgesloten zou zijn of bij gebrek aan concurrerende verleners van grondafhandelingsdiensten, wordt elke aangewezen luchtvaartmaatschappij behandeld op niet discriminerende wijze.

Artikel 13 stelt dat van vliegtuigtype mag veranderd worden op alle gedeeltes van de routes en dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen codesharingsregelingen kunnen afsluiten, voor zover ze over de nodige verkeersrechten op die routes beschikken.

Artikel 14 laat de luchtvaartmaatschappijen toe om hun tarieven vrij te bepalen op basis van commerciële overwegingen die op de plaats van verkoop doorslaggevend zijn. Ze zijn niet verplicht om hun tarieven ter goedkeuring voor te leggen aan de autoriteiten van de

contractante. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante si elle parvient à la conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

L'article 9 réaffirme l'obligation de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite pour en assurer la sûreté. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire. Les législations, règlements et diverses conventions internationales visant à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne sont rappelées.

L'article 10 établit que les redevances d'usage imposées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne seront pas plus élevées que celles qui sont imposées aux entreprises de transport aérien désignées de la première Partie assurant des services internationaux analogues.

L'article 11 définit les conditions d'application et d'exemption des droits de douane et d'accises.

L'article 12 permet la pratique de l'auto-assistance sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au choix, de sous-traiter ces services d'assistance au ou à l'un des prestataires autorisés. Dans tous les cas où l'auto-assistance serait limitée ou exclue, ou encore qu'une concurrence entre prestataires de services d'assistance n'existerait pas, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire.

L'article 13 permet la rupture de charge sur tout secteur des routes ainsi que des accords de partage de codes avec des entreprises de transport aérien désignées de toute nationalité pour autant que ces dernières détiennent les droits de trafic nécessaires sur cette route.

L'article 14 autorise la fixation libre des tarifs sur base de considérations commerciales prévalentes sur le lieu de vente. Il n'y aura pas d'obligation de soumettre les tarifs, pour approbation, auprès de l'autorité de l'autre partie contractante. Les Autorités aéronautiques

andere overeenkomstsluitende Partij. De luchtvaartautoriteiten zullen slechts tussenkomen bij misbruik van machtspositie of anticoncurrerend gedrag.

Artikel 15 staat toe dat geëxpatrieerd personeel op het grondgebied van de andere overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid, mag worden ingezet. 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 zodanige diensten te verrichten.

Artikel 16 verleent het recht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen om luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te verkopen. Dit artikel verleent ook het recht om het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen maatschappijen op dat grondgebied over te maken. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zijn ook vrijgesteld op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, van enigerlei belasting op inkomens of baten alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

Artikel 17 waarborgt de uitwisseling van informatie tussen de Overeenkomstsluitende Partijen (vergunningen, bewijzen, enz.).

Artikel 18 stelt dat de luchtvaartautoriteiten, op elk moment overleg kunnen plegen, mits ze een bepaalde termijn naleven.

Artikel 19 stelt hoe en onder welke voorwaarden geschillen geregeld kunnen worden.

Artikel 20 regelt de procedure om de luchtvaartovereenkomst eventueel te wijzigen.

Artikel 21 vult het vorige artikel aan met de procedures tot beëindiging van de overeenkomst.

Artikel 22 stelt dat de overeenkomst bij de Internationale Burgerluchtvaart zal worden geregistreerd.

Artikel 23 bepaalt dat elk van de Overeenkomstsluitende Partijen langs diplomatieke weg de andere Overeenkomstsluitende Partij zal inlichten over het volbrengen van haar grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

De Bijlage ("Routetabel") bepaalt de punten (luchthavens) waaruit, via en waarnaar (in beide

n'interviendront qu'en cas d'abus de position dominante ou de comportement anti-concurrentiel.

L'article 15 autorise, sur base de réciprocité, l'affectation de personnel expatrié sur le territoire de l'autre Partie contractante. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par leur propre personnel, quelle que soit sa nationalité, ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services.

L'article 16 permet aux entreprises de transport aérien désignées de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Il offre également la possibilité de transférer librement l'excédent de recettes sur les dépenses réalisé par les dites entreprises sur son territoire. Il exempte également les entreprises de transport aérien, sur le territoire de l'autre Partie, de toute forme de taxe sur les revenus ou profits ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

L'article 17 veille à assurer l'information mutuelle entre Parties Contractantes (autorisations, certificats, etc.).

L'article 18 rappelle la possibilité pour les Autorités Aéronautiques de se consulter à tout moment moyennant préavis.

L'article 19 établit la manière et les conditions dans lesquelles peuvent se régler d'éventuels différends.

L'article 20 détermine la façon de procéder à certaines modifications de l'accord aérien.

L'article 21 complète l'article précédent par les possibilités et modalités de dénonciation de l'accord.

L'article 22 dispose que l'accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

L'article 23 établit que chaque Partie Contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de l'Accord.

L'Annexe ("Tableau des routes") détermine les points (aéroports) au départ, via ou vers lesquelles (dans les

overeenkomstsluitende landen of elders) elke aange-
wezen luchtvaartmaatschappij luchtdiensten overeen-
komstig de voorwaarden die in de overeenkomst werden
vastgelegd, kan uitvoeren.

Beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen dus,
overeenkomstig deze bijlage, vanuit en naar elke
Belgische of Qatarese luchthaven luchtdiensten exploi-
teren. Tussenliggende punten en verder gelegen punten
kunnen ook vrij gekozen worden.

*
* *

Op 20 november 2018 heeft de Raad van State zijn
advies gegeven (nr. 64.520/4) over het voorontwerp van
wet houdende instemming met deze Overeenkomst.

Ten gevolge van de opmerkingen in dit advies van de
Raad van State werd door de afgevaardigde van de mi-
nister bevestigd dat de procedures die ingesteld zijn bij
verordening (EG) nr. 847/2004, wel degelijk zijn gevolgd.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

deux pays contractants ou ailleurs) chaque entreprise de
transport aérien désignée pourra assurer des services
aériens aux conditions fixées dans l'accord.

En l'occurrence, cette Annexe autorise l'exploitation
de services aériens au départ ou vers tout aéroport
belge ou qatari pour les deux Parties. Les points inter-
médiaires et au-delà de la route peuvent être librement
choisis.

*
* *

En date du 20 novembre 2018, le Conseil d'État a
donné son avis (n° 64.520/4) sur l'avant-projet de loi
portant assentiment à cet Accord.

Suite aux remarques que contient cet avis du Conseil
d'État, le délégué du ministre a confirmé que les pro-
cédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004
ont bien été suivies.

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Qatar betreffende luchtvervoer, opgesteld te Brussel op 6 maart 2018

ARTIKEL 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

ART. 2

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

ART.3

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 Staat Qatar betreffende luchtvervoer, opgesteld te Brussel op 6 maart 2018, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'État du Qatar relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 6 mars 2018

ARTICLE 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

ART. 2

L' Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'État du Qatar relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 6 mars 2018, sortira son plein et entier effet.

ART.3

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 20, paragraphe 4, de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'État du Qatar relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 6 mars 2018, sortiront leur plein et entier effet.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 64.520/4 VAN 20 NOVEMBER 2018**

Op 24 oktober 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Staat Qatar betreffende luchtvervoer, opgesteld te Brussel op 6 maart 2018”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 20 november 2018. De kamer was samengesteld uit Martine Baguet, kamervoorzitter, Bernard Blero en Wanda Vogel, staatsraden, en Charles-Henri Van Hove, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wanda Vogel.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 20 november 2018.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten “op de Raad van State”, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,[‡] de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het voorliggende voorontwerp van wet beoogt instemming te verlenen aan de “Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Staat Qatar betreffende het luchtverkeer, gedaan te Brussel op 6 maart 2018” (hierna: de Overeenkomst) (artikel 2).

Zoals in de memorie van toelichting bij het voorontwerp wordt aangegeven, vervangt de Overeenkomst

“de bilaterale luchtvaartovereenkomst die op 7 oktober 1997 werd gesloten en geparafeerd.

(...)

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 64.520/4 DU 20 NOVEMBRE 2018**

Le 24 octobre 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'État du Qatar relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 6 mars 2018”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 20 novembre 2018. La chambre était composée de Martine Baguet, président de chambre, Bernard Blero et Wanda Vogel, conseillers d'État, et Charles-Henri Van Hove, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Wanda Vogel.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 20 novembre 2018.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois “sur le Conseil d'État”, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet[‡], à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. L'avant-projet de loi à l'examen a pour objet de porter assentiment à l'“Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l'État du Qatar relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 6 mars 2018” (ci-après: l'Accord) (article 2).

Comme l'indique l'exposé des motifs de l'avant-projet, l'Accord remplace

“l'accord aérien bilatéral conclu et paraphé le 7 octobre 1997.

[...]

[‡] S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

De bepalingen van deze overeenkomst zijn van toepassing op de overeenkomstsluitende partijen en hun aangewezen luchtvaartmaatschappijen en regelen, met inachtneming van de wetten en reglementen van de overeenkomstsluitende partijen (en van de Europese voorschriften voor België), alle aspecten voor de exploitatie van de luchtverbindingen bedoeld in de bij deze overeenkomst gevoegde "Routetabel", die integraal deel uitmaakt van deze overeenkomst".

Verder bepaalt artikel 3 van het voorontwerp dat vooraf kan worden ingestemd met de wijzigingen die in de Overeenkomst zullen worden aangebracht overeenkomstig artikel 20, lid 4, ervan.

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

2. De afdeling Wetgeving heeft het volgende opgemerkt in haar advies 64.118/VR, op 25 september 2018 gegeven 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":

"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.¹

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

¹ Voetnoot 1 van het geciteerde 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>).

Ses dispositions, applicables aux Parties Contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le "Tableau des routes" annexé à cet accord et faisant partie intégrante de ce dernier".

L'avant-projet prévoit par ailleurs, en son article 3, la possibilité de donner un assentiment anticipé aux modifications qui seront apportées à l'Accord en application de son article 20, paragraphe 4.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

2. Dans son avis n° 64.118/VR donné le 25 septembre 2018 sur un avant-projet de loi "portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Bénin relatif au transport aérien, fait à Cotonou le 9 janvier 2018", la section de législation a formulé l'observation suivante:

"Comme il est relevé dans l'exposé des motifs, l'Accord doit être qualifié de traité mixte au sens de l'article 167, § 4, de la Constitution et en conséquence également soumis à l'assentiment des parlements régionaux¹.

Par décision du 15 février 2017, la Conférence interministerielle de la Politique étrangère (ci-après: la CIPE) a donné exceptionnellement son accord pour que la seule autorité fédérale signe les accords aériens bilatéraux déjà paraphés, comme l'Accord actuellement soumis pour avis. Il ressort des explications fournies par le délégué que la décision de faire signer exclusivement l'autorité fédérale a été accordée à titre exceptionnel et qu'elle avait pour objectif de régulariser une situation existante pour un certain nombre d'accords aériens bilatéraux déjà paraphés. Il ne pourrait toutefois pas s'en déduire que la CIPE estimerait qu'il s'agit d'un traité exclusivement fédéral.

¹ Note de bas de page n° 1 de l'avis cité: Voir en ce sens l'avis n° 57.108/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi "portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République Démocratique du Congo relatif au transport aérien, fait à Kinshasa le 2 février 2013" (*Doc. parl., Chambre*, 2017-2018, n° 54-3039/1, pp. 13 à 19; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57108.pdf>), ainsi que l'avis n° 57.109/VR donné le 10 mars 2015 sur un avant-projet de loi "portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et la République du Sénégal relatif au transport aérien, fait à Dakar le 18 janvier 2013" (*Doc. parl., Chambre*, 2017-2018, n° 54-3017/1, pp. 13 à 17; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57109.pdf>), tous deux faisant référence à l'avis n° 52.638/VR donné le 22 janvier 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 juillet 2013 "portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006" (*Doc. parl., Sénat*, 2012-2013, n° 5-2015/1, pp. 44 à 50; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/52638.pdf>).

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.”²

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”,³ 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 eveneens voor het voorliggende voorontwerp van wet.

OVEREENSTEMMING MET HET EUROPESE RECHT

3. 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” luidt als volgt:

“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, zodat die bevoegdheidsverdeling in acht kan worden genomen bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

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

³ Voetnoot 3 van het geciteerde 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>).

Ce point de vue est confirmé dans le rapport du groupe de travail Traités mixtes (GTTM) du 16 février 2017 où l'on peut lire:

“Afin de liquider le passif, les membres de la CIPE se sont mis d'accord à titre exceptionnel pour que l'État fédéral signe les accords aériens bilatéraux paraphés mais pas encore signés ([c.-à-d.] selon la formule 5), pour autant que ces accords soient considérés après leur signature comme des accords mixtes. Pour les nouveaux accords aériens bilatéraux, la procédure appropriée, c.-à-d. le groupe de travail traités mixtes, sera suivie pour la détermination du caractère”².

Le rapport du Groupe de travail Traités mixtes a été approuvé par la CIPE le 25 juillet 2017.

Si l'on peut s'y rallier, la section de législation souligne néanmoins l'importance de respecter correctement et en temps utile, c'est-à-dire avant les négociations et la signature, les procédures fixées dans l'accord de coopération du 8 mars 1994 entre l'État fédéral, les Communautés et les Régions “relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes”³; dans le cas contraire, une convention risque de ne pas pouvoir être ratifiée ou de ne pas pouvoir avoir d'effet dans l'ordre juridique belge”.

Cette observation vaut également pour l'avant-projet de loi examiné.

CONFORMITÉ AVEC LE DROIT EUROPÉEN

3. Le deuxième considérant du règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 “concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers” énonce ce qui suit:

“À la suite des arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes dans les affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98, la Communauté est exclusivement compétente pour ce qui concerne divers aspects de tels accords”.

Le règlement (CE) n° 847/2004 a instauré des procédures relatives à la coopération entre la Commission européenne et les États membres permettant de respecter la répartition des compétences lors de la négociation et de la conclusion d'accords bilatéraux relatifs au transport aérien avec des pays tiers.

² Note de bas de page n° 2 de l'avis cité: Le rapport du groupe de travail Traités mixtes doit toutefois encore être approuvé par la CIPE.

³ Note de bas de page n° 3 de l'avis cité: Voir les avis précités n°s 57.108/VR et 57.109/VR du 10 mars 2015, observation n° 2. Voir également l'avis n° 57.106/VR/3 donné le 30 mars 2015 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à la Convention du Conseil de l'Europe pour la prévention du terrorisme, faite à Varsovie le 16 mai 2005”, observations n°s 4.2 à 4.4 (*Doc. parl., Chambre*, 2016-17, n° 54-2435/1, pp. 29 à 30; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/57106.pdf>).

De adviesaanvrager dient na te gaan of de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004, wel gevolgd zijn.

PROCEDURE OM DE OVEREENKOMST TE WIJZIGEN EN PROCEDURE OM DE VLIEGRoutes TE WIJZIGEN

4.1. Artikel 20 van de Overeenkomst voorziet in procedures om de Overeenkomst en haar Bijlage te wijzigen.

4.2. Zoals de afdeling Wetgeving in het verleden reeds onderstreept heeft, is het voor de wetgever inderdaad mogelijk om met zulke toekomstige wijzigingen van een internationaal verdrag in te stemmen, voor zover 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 ingestemd⁴. De omstandigheid dat, desgevallend, de besluiten van de Europese Raad of van de Raad met eenparigheid van stemmen moet worden genomen, doet niets af aan die vaststelling⁵.

Zowel het Hof van cassatie⁶ als de afdeling wetgeving van de Raad van State⁷ 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

Il revient au demandeur d'avis de vérifier que les procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 ont bien été suivies.

PROCÉDURE DE MODIFICATION DE L'ACCORD ET PROCÉDURE DE MODIFICATION DES ROUTES AÉRIENNES

4.1. L'article 20 de l'Accord prévoit des procédures de modification de l'Accord et de son annexe.

4.2. Certes, ainsi que la section de législation l'a déjà souligné par le passé, il n'est pas impossible pour le législateur de porter assentiment à des modifications futures d'un traité international, pour autant que certaines conditions soient remplies. Comme l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État l'a notamment observé à l'occasion du traité de Lisbonne:

“Ces dispositions contiennent une délégation de pouvoirs à des organes européens pour modifier un certain nombre de dispositions, sans l'approbation des États membres conformément à leurs règles constitutionnelles respectives. La Belgique et ses entités fédérées pourraient donc être liées par une modification du Traité sans que les assemblées législatives compétentes y aient donné expressément leur assentiment⁴. Le fait que, le cas échéant, les décisions du Conseil européen ou du Conseil doivent être prises à l'unanimité ne change rien à cette constatation⁵.

Tant la Cour de cassation⁶ que la section de législation du Conseil d'État⁷ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à une modification à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale

⁴ Voetnoot 57 van het geciteerde advies: Zie de toepasselijke teksten onder (...) nr. 24 (...).

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

⁶ Voetnoot 59 van het geciteerde 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.

⁷ Voetnoot 60 van het geciteerde advies: Zie o.m. advies 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (Parl. St., Senaat, 2001-2002, 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.G.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).

⁴ Note de bas de page n° 57 de l'avis cité: Voir les textes applicables sous le n° 23 [...].

⁵ Note de bas de page n° 58 de l'avis cité: La plupart des “clauses-passerelle” prévoient que les décisions sont prises à l'unanimité. Tel n'est toutefois pas le cas des décisions envisagées par les articles 98, 107, paragraphe 2, c), 129, paragraphe 3, 281, deuxième alinéa, et 300, paragraphe 5, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

⁶ Note de bas de page n° 59 de l'avis cité: Cass., 19 mars 1981, Pas., 1981, I, n° 417; J.T., 1982, 565, et la note de J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99 0518.N.

⁷ Note de bas de page n° 60 de l'avis cité: Voir notamment l'avis n° 33.510/3 du 28 mai 2002 sur l'avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (Doc. parl., Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); l'avis n° 35.792/2/V du 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (Doc. parl., C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); l'avis n° 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (Doc. parl., Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het is vereist dat de Wetgevende Kamers en, in voorkomend geval, de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen⁸ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.”⁹

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

Gelet op het ruime toepassingsgebied van lid 1 en lid 3, dat betrekking heeft op elke wijziging van welke bepaling ook van de Overeenkomst, kunnen die leden slechts aanvaard worden indien ze beduiden dat de Kamer van volksvertegenwoordigers overeenkomstig artikel 167, § 2, van de Grondwet eerst moet hebben ingestemd met de wijzigingen die in de Overeenkomst aangebracht worden, voordat over die wijzigingen diplomatieke nota's worden uitgewisseld zoals bedoeld in lid 3.

4.4. Wat de wijzigingen betreft die met toepassing van artikel 20, lid 1 en 3, in de Overeenkomst aangebracht worden, valt bovendien op te merken:

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

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

du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut que les Chambres législatives et, le cas échéant, les Parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futures modifications⁸ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces modifications”⁹.

4.3. Il ressort des paragraphes 1 et 3 de l'article 20 que des modifications d'une "disposition quelconque" de l'Accord peuvent être convenues après concertation par voie de discussions ou par correspondance entre les autorités aéronautiques et que ces modifications entrent en vigueur lorsqu'elles sont confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Compte tenu de l'étendue de leur champ d'application, qui vise toute modification de toute disposition quelconque de l'Accord, les paragraphes 1 et 3 ne sont admissibles que s'ils sont interprétés comme signifiant qu'avant de faire l'objet de l'échange de notes diplomatiques visé au paragraphe 3, les modifications apportées à l'Accord doivent au préalable, conformément à l'article 167, § 2, de la Constitution, avoir reçu l'assentiment de la Chambre des représentants.

4.4. En ce qui concerne les modifications apportées à l'Accord en application de l'article 20, paragraphes 1 et 3, il y a lieu d'observer en outre:

— que ces accords, tout comme l'Accord qu'ils modifient ou complètent, sont de nature mixte (autorité fédérale/régions);

— que lors de leur mise en œuvre, les procédures instaurées par le règlement (CE) n° 847/2004 précité doivent être respectées;

⁸ Voetnoot 61 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

⁹ Advies 44.028/AV, op 29 januari 2008 gegeven 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, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/44028.pdf>); zie ook advies 51.151/VR, op 3 april 2012 gegeven 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” (*Parl. St. Senaat* 2011-12, nr. 5-1598/1, 40-41, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/51151.pdf>), punt 1.2. van de “Algemene opmerkingen”.

⁸ Note de bas de page n° 61 de l'avis cité: Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

⁹ Avis n° 44.028/AG donné le 29 janvier 2008 sur un avant-projet devenu la loi du 19 juin 2008 “portant assentiment au Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne, et à l'Acte final, faits à Lisbonne le 13 décembre 2007”, observation n° 28 (*Doc. parl., Sénat*, 2007-2008, n° 4-568/1, pp. 355-356; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/44028.pdf>); voir également l'avis n° 51.151/VR donné le 3 avril 2012 sur un avant-projet devenu la loi du 20 juin 2012 “portant assentiment au Traité instituant le Mécanisme européen de Stabilité (MES), signé à Bruxelles le 2 février 2012” (*Doc. parl., Sénat*, 2011-2012, n° 5-1598/1, pp. 40-41; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/51151.pdf>), sous “Observations générales”, le point 1.2.

— dat ze, net zoals de Overeenkomst, bekendgemaakt moeten worden in het *Belgisch Staatsblad*.¹⁰

4.5. Voorts blijkt uit artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst dat de Bijlage van die Overeenkomst kan worden aangepast door een administratieve regeling tussen de luchtvaartautoriteiten.

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

Artikel 20, lid 4, van de Overeenkomst doet geen principieel probleem rijzen, gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van de wijzigingen of aanvullingen die krachtens deze bepaling toegestaan zijn.¹¹ Daar het gaat om internationale overeenkomsten tot wijziging van de Overeenkomst, dient evenwel, overeenkomstig de hierboven aangehaalde beginselen,¹² in het voorontwerp uitdrukkelijk bepaald te worden dat de wetgever vooraf instemt met de wijzigingen die in de Bijlage

— qu'à l'instar de l'Accord, elles doivent être publiées au *Moniteur belge*.¹⁰

4.5. Il ressort par ailleurs de l'article 20, paragraphe 4, de l'Accord que son annexe peut être modifiée par un arrangement administratif entre les autorités aéronautiques.

Cette annexe définit les routes aériennes sur lesquelles portent les droits d'exploitation fixés dans l'Accord. Elle indique en outre que les entreprises de transport aérien désignées des parties contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues ou les opérer dans un ordre différent, à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.

L'article 20, paragraphe 4, de l'Accord ne suscite pas de problème de principe, eu égard à l'objet clairement délimité des modifications ou ajouts que cette disposition autorise¹¹. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'accords internationaux modifiant l'Accord, il y a lieu, conformément aux principes rappelés ci-dessus¹², de prévoir expressément dans l'avant-projet que le législateur donne son assentiment préalable aux modifications qui sont apportées à l'annexe de l'Accord,

¹⁰ Zie in die zin het voornoemde advies 64.118/VR, met verwijzing naar het voornoemde advies 57.108/VR en naar advies 50.621/3, op 13 december 2011 gegeven 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, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/50621.pdf>); advies 54.630/VR, op 14 januari 2014 gegeven 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, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/54630.pdf>).

¹¹ Zie in die zin het voornoemde advies 64.118/VR, met verwijzing naar de adviezen 37.954-37.970-37.977-37.978/AV, gegeven op 15 februari 2005 over:

— een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 9 juni 2006 "houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004" (37.954/AV) (*Parl. St. VI. Parl.* 2004-05, nr. 358/1, 64, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37954.pdf>);

— een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 "houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004" (37.970/AV) (*Parl. St. Ver. Verg. Gem. Gem. Comm.* 2004-05, nr. B-30/1, 25, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37970.pdf>);

— 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, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37977.pdf>);

— 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. 3-1091/001, 539, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/37978.pdf>).

¹² Zie punt 4.2.

¹⁰ Voir en ce sens l'avis n° 64.118/VR précité, avec référence à l'avis n° 57.108/VR précité et à l'avis n° 50.621/3 donné le 13 décembre 2011 sur un avant-projet devenu la loi du 19 juillet 2013 "portant assentiment à la Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles, et à l'Annexe, adoptées à Paris le 20 octobre 2005" (*Doc. parl., Sénat*, 2012-2013, n° 5-2025/1, pp. 26-28; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/50621.pdf>); l'avis n° 54.630/VR donné le 14 janvier 2014 sur un avant-projet devenu le décret du 25 avril 2014 "portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République d'Albanie sur le transport international par la route, signé à Tirana le 25 avril 2006" (*Doc. parl., Parl. fl.*, 2013-2014, n° 2444/1, pp. 27-35; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/54630.pdf>).

¹¹ Voir en ce sens l'avis n° 64.118/VR précité, avec référence aux avis nos 37.954-37.970-37.977-37.978/AG, donnés le 15 février 2005 sur:

— un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 "portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l'Europe et à l'Acte final, faits à Rome, le 29 octobre 2004" (37.954/AG) (*Doc. parl., Parl. fl.*, 2004-2005, n° 358/1, p. 64; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37954.pdf>);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 "portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004" (37.970/AG) (*Doc. parl., Ass. réun. COCOM*, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37970.pdf>);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 "portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004" (37.977/AG) (*Doc. parl., Parl. Rég. Brux.-Cap.*, 2004-2005, n° A-128/1, p. 25; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37977.pdf>);

— un avant-projet de loi "portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004" (37.978/AG) (*Doc. parl., Sénat*, 2004-2005, n° 3-1091/1, p. 539; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/37978.pdf>).

¹² Voir le point 4.2.

bij de Overeenkomst aangebracht worden overeenkomstig artikel 20, lid 4, ervan. Artikel 3 van het voorontwerp voldoet aan dat vereiste.

Bovendien maakt artikel 20, lid 4, het mogelijk dat wijzigingen worden aangenomen waarmee het parlement het eventueel niet eens is. Om het parlement de mogelijkheid te bieden aan de regering duidelijk te maken dat het niet eens is met een welbepaalde wijziging, zou het voorontwerp aangevuld kunnen worden met een bepaling die de regering ertoe verplicht elke wijziging die het niet uitdrukkelijk heeft aanvaard binnen een bepaalde termijn aan het parlement mee te delen.¹³

Hiertoe zou artikel 3 van het voorontwerp met de volgende twee leden kunnen worden aangevuld:

“De Koning meldt aan het Parlement elk ontwerp van overeenkomst van nieuwe routetabel.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling door de Koning, vermeld in het tweede lid, kan de Kamer van volksvertegenwoordigers zich ertegen verzetten dat een wijziging van de routetabel als vermeld in het eerste lid, volkomen gevolg zal hebben.”

Ten slotte gelden de opmerkingen die hierboven onder punt 4.4. gemaakt zijn eveneens voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 20, lid 4, in de Bijlage bij de Overeenkomst aangebracht worden.

conformément à l'article 20, paragraphe 4, de celui-ci. L'article 3 de l'avant-projet satisfait à cette exigence.

Par ailleurs, l'article 20, paragraphe 4, permet d'adopter des modifications que le Parlement pourrait éventuellement désapprouver. Afin de permettre au Parlement de signaler au Gouvernement qu'il n'approuve pas une modification déterminée, l'avant-projet pourrait être complété par une disposition prévoyant l'obligation pour le Gouvernement de notifier au Parlement, dans un délai déterminé, toute modification qu'il n'aurait pas expressément acceptée¹³.

À cet effet, l'article 3 de l'avant-projet pourrait être complété par les deux alinéas suivants:

“Le Roi notifie au Parlement tout projet d'accord de nouveau tableau des routes.

Dans un délai de trois mois suivant la communication du Roi visée à l'alinéa 2, la Chambre des représentants peut s'opposer à ce qu'une modification du tableau des routes au sens de l'alinéa 1^{er} sortisse son plein et entier effet”.

Enfin, les observations formulées sous le point 4.4 ci-dessus valent également pour les modifications apportées à l'annexe de l'Accord en application de l'article 20, paragraphe 4.

¹³ Voor de formulering hiervan kan inspiratie worden gezocht in bv. de artikelen 3 en 4 van het op 17 december 2015 door de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen wetsontwerp “houdende instemming met het Protocol van Nagoya inzake toegang tot genetische rijkdommen en de eerlijke en billijke verdeling van voordelen voortvloeiende uit hun gebruik bij het Verdrag inzake biologische diversiteit, en met de bijlage, gedaan te Nagoya op 29 oktober 2010” (*Parl.St. Kamer 2015-2016*, nr. 54-1457/004), de artikelen 3 en 4 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest van 4 april 2014 “houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010” en de artikelen 3 en 4 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 25 april 2014 “houdende instemming met het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), opgemaakt in Genève op 26 mei 2000, en met de geactualiseerde voorschriften ADN 2013”. Zie in dezelfde zin advies 59.894/1/V van 26 augustus 2016 over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Versterkte Partnerschaps- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Kazachstan, anderzijds, gedaan te Astana op 21 december 2015” (*Parl.St. Kamer 2016-17*, nr. 54-2311/001, 20-29, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/59894.pdf>) en advies 61.208/VR van 8 mei 2017 over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, gedaan te Kaapstad op 11 oktober 2014” (*Parl.St. Kamer 2017-18*, nr. 54-2760/001, 15 tot 19, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/61208.pdf>).

¹³ Pour la formulation d'une telle disposition, on peut par exemple s'inspirer des articles 3 et 4 du projet de loi adopté par la Chambre des représentants le 17 décembre 2015 “portant assentiment au Protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation relatif à la Convention sur la diversité biologique, et à l'annexe, faits à Nagoya le 29 octobre 2010” (*Doc. parl.*, Chambre 2015-2016, n° 54-1457/4), des articles 3 et 4 du décret de la Communauté flamande et de la Région flamande du 4 avril 2014 “portant assentiment au Protocole additionnel de Nagoya-Kuala Lumpur sur la responsabilité et la réparation relatif au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques, fait à Nagoya le 15 octobre 2010” et des articles 3 et 4 du décret de la Région flamande du 25 avril 2014 “portant assentiment à l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000, et aux prescriptions actualisées ADN 2013”. Voir dans le même sens l'avis n° 59.894/1/V donné le 26 août 2016 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord de partenariat et de coopération renforcé entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République du Kazakhstan, d'autre part, fait à Astana le 21 décembre 2015” (*Doc. parl.*, Chambre, 2016-2017, n° 54-2311/1 pp. 20 à 29; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/59894.pdf>) et l'avis n° 61.208/VR donné le 8 mai 2017 sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, fait au Cap le 11 octobre 2014” (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54-2760/1, pp. 15 à 19; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/61208.pdf>).

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

5. 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: het Verdrag van Chicago), en die aldus ook op die manier 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). Deze werden niet bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Hierbij dient te worden herhaald dat die bepalingen volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie in beginsel niet tegenstelbaar zijn aan particulieren indien ze niet in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt zijn.¹⁴

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou enkel aanvaardbaar zijn indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt¹⁵ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien,¹⁶ wat thans niet het geval is.¹⁷

Het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago zou door de steller van het voorontwerp het best op een horizontale manier worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een specifieke wijze – bekendgemaakt of toegankelijk

PUBLICATION DES NORMES VISÉES PAR L'ACCORD

5. À plusieurs reprises, l'Accord fait référence aux annexes ou à leurs modifications qui sont adoptées en vertu de l'article 90 de la Convention “relative à l'aviation civile internationale”, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (dénommée ci-après: la Convention de Chicago), et qui, de cette manière aussi, sont rendues obligatoires.

Les dix-neuf annexes de la Convention de Chicago constituent les “Normes et pratiques recommandées internationales” (articles 38, 54, I), et 90 de la Convention de Chicago). Celles-ci n'ont pas été publiées au *Moniteur belge*. Elles sont mises à disposition par le service des publications de l'OACI contre paiement et ne sont pas disponibles en langue néerlandaise.

Il convient de rappeler à cet égard que selon la jurisprudence constante de la Cour de cassation, à défaut d'une publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont en principe pas opposables aux particuliers¹⁴.

Ce n'est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces modifications¹⁵ ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire¹⁶ que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est actuellement pas le cas¹⁷.

Il serait préférable que l'auteur de l'avant-projet examine d'une manière horizontale le problème de la publication des annexes de la Convention de Chicago afin d'élaborer, au niveau international ou du droit interne, une solution garantissant que les règles de droit concernées – le cas échéant d'une manière spécifique – peuvent être publiées ou rendues

¹⁴ Cass. 11 décembre 1953, Pas. 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, JT 1982, 565-567, noot J. Verhoeven.

¹⁵ Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. Haubert en C. Debroux, “L'application du droit international par le juge administratif”, *APT*, 1998, 95). Zie evenwel advies 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 “houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in 's-Gravenhage op 17 juni 2008” (*Parl. St. VI*, 2009-10, nr. 324/1, 66, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47054.pdf>).

¹⁶ Zie in dat verband advies 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 “betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart”, (*Parl. St.* Kamer 2013-2014, nr. 53-3381/001, 12-13, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/47092.pdf>).

¹⁷ Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie onder meer HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145 819, *nv Heli Service Belgium*.

¹⁴ Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, pp. 565-567, note J. Verhoeven.

¹⁵ Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. Haubert et C. Debroux, “L'application du droit international par le juge administratif”, *A.P.T.*, 1998, p. 95). Voir toutefois l'avis n° 47.054/1 donné le 15 octobre 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 2 juillet 2010 “portant consentement au Traité portant révision du Traité instituant l'Union économique Benelux, conclu le 3 février 1958, au Protocole relatif aux privilèges et immunités de l'Union Benelux et à la Déclaration, signée à 's-Gravenhage le 17 juin 2008” (*Doc. parl.*, *Parl. fl.*, 2009-2010, n° 324/1, p. 66; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/47054.pdf>).

¹⁶ Voir à cet égard l'avis n° 47.092/4 donné le 23 septembre 2009 sur un avant-projet devenu la loi du 24 avril 2014 “relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime” (*Doc. parl.*, *Chambre*, 2013-2014, n° 53-3381/1, pp. 12 et 13; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/47092.pdf>).

¹⁷ Concernant l'opposabilité d'annexes de la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J., 10 mars 2009, C-345/06, *Heinrich*. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145 819, *SA Heli Service Belgium*.

gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.¹⁸

ONDERZOEK VAN HET DISPOSITIEF VAN HET VOORONTWERP

OPSCHRIFT

6. Het verdrag waaraan instemming verleend wordt, is luidens het opschrift ervan een “Overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Staat Qatar betreffende het luchtverkeer”.

Hoewel dat opschrift letterlijk moet worden overgenomen in de artikelen 2 en 3 van het voorontwerp, wordt de gelegenheid ook te baat genomen om te onderstrepen dat verdragen weliswaar gesloten worden door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. In het onderhavige geval zijn de verdragsluitende partijen derhalve de Belgische Staat¹⁹ en de Staat Qatar (en dus niet de regeringen van het Koninkrijk België en van de Staat Qatar).²⁰

BIJLAGEN

7. Volgens de overeenkomst waaraan instemming wordt verleend, is de Engelse tekst ervan doorslaggevend in geval van uiteenlopende interpretaties. Die tekst moet dus ook worden opgenomen als bijlage bij het voorontwerp.

De griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De voorzitter,

Martine BAGUET

accessibles d’une manière qui satisfait aux exigences de sécurité juridique, d’égalité et d’accessibilité¹⁸.

EXAMEN DU DISPOSITIF DE L’AVANT-PROJET

INTITULÉ

6. Selon son intitulé, le traité auquel il est donné assentiment est un “Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de l’État du Qatar relatif au transport aérien”.

Bien que cet intitulé doit être reproduit aux articles 2 et 3 de l’avant-projet, l’occasion est aussi mise ici à profit pour rappeler que, si les traités sont, certes, conclus par les organes compétents du pouvoir exécutif, ceux-ci le font toutefois au nom des personnes morales dont ils constituent le pouvoir exécutif ou pour lesquelles ils interviennent. En l’occurrence, les parties contractantes sont, dès lors, l’État belge¹⁹ et l’État du Qatar (et donc pas les gouvernements du Royaume de Belgique et de l’État du Qatar)²⁰.

ANNEXES

7. L’accord auquel il est donné assentiment dispose que son texte anglais prévaut en cas de divergence d’interprétation. Ce dernier doit dès lors être également repris en annexe de l’avant-projet.

Le greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le président,

Martine BAGUET

¹⁸ Zie advies 47.054/1 van 15 oktober 2009, vermeld in voetnoot 15.

¹⁹ Krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet is het trouwens de Koning, en niet de regering, die de verdragen sluit.

²⁰ Zie in die zin het voornoemde advies 64.118/VR, met verwijzing naar het voornoemde advies 57.108/VR en naar advies 53.285/3 van 29 mei 2013 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 26 november 2013 “houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Volksrepubliek China tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting inzake belastingen naar het inkomen, gedaan te Brussel op 7 oktober 2009”, (*Parl. St. Senaat* 2012-13, 5-2204/1, 51 tot 54, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/53285.pdf>).

¹⁸ Voir l’avis n° 47.054/1 donné le 15 octobre 2009, cité dans la note de bas de page n° 15.

¹⁹ En vertu de l’article 167, § 2, de la Constitution, c’est du reste le Roi, et non le Gouvernement, qui conclut les traités.

²⁰ Voir en ce sens l’avis n° 64.118/VR précité, avec référence à l’avis n° 57.108/VR précité, et à l’avis n° 53.285/3 donné le 29 mai 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 26 novembre 2013 “portant assentiment à la Convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République populaire de Chine tendant à éviter la double imposition et à prévenir la fraude fiscale en matière d’impôts sur le revenu, faite à Bruxelles le 7 octobre 2009” (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2204/1, pp. 51 à 54; <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/53285.pdf>).

WETSONTWERP**FILIP,**

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken en van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze Naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

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

PROJET DE LOI**PHILIPPE,**

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères et du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères et le ministre de la Mobilité sont chargés de présenter, en notre nom, à la Chambre des représentants, le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L' Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de l'État du Qatar relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 6 mars 2018, sortira son plein et entier effet.

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 Staat Qatar betreffende luchtvervoer, opgesteld te Brussel op 6 maart 2018, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 27 februari 2019

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Art. 3

Les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article 20, paragraphe 4, de l'Accord entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de l'État du Qatar relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 6 mars 2018, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 27 février 2019

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

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

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

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR

Hereinafter referred to as “the Contracting Parties”

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

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

ARTICLE 2

Grant of rights

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

ARTICLE 3

Designation to operate services

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

ARTICLE 4

Authorisation to operate services

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

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

ARTICLE 5

Revocation or suspension of operating authorisation

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

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

ARTICLE 6

Application of laws and regulations

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

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

ARTICLE 7

Principles governing operation of agreed services

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

ARTICLE 8

Certificates, licences and safety

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 9

Aviation security

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

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

ARTICLE 10 **User charges**

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

ARTICLE 11

Customs and excise

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

ARTICLE 12

Ground handling provisions

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

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

ARTICLE 13

Change of gauge and code-share

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

ARTICLE 14

Tariffs

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

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

ARTICLE 15 **Staff requirements**

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

ARTICLE 16 **Sales and revenues**

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

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

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

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

ARTICLE 17 **Exchange of information**

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

ARTICLE 18 **Consultations**

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

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

ARTICLE 19

Settlement of disputes

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 20

Modifications

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

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

ARTICLE 21

Termination

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

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

ARTICLE 22

Registration

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

ARTICLE 23
Entry into force

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

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

DONE in duplicate at Brussels on this 6th day of March 2018, in four (4) originals in the English, Arabic, French and Dutch languages, all the texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of the State of Qatar

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

2. Routes of the Kingdom of Belgium

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

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

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

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

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE STAAT QATAR

Hierna de “Overeenkomstsluitende Partijen” genoemd;

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

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

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

ZIJN OVEREENGEKOMEN wat volgt:

ARTIKEL 1 BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

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

- a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is 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 uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- c) de term "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor België de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor Qatar, de minister van Vervoer en Communicatie, of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de term "grondgebied" heeft de betekenis omschreven in artikel 2 van het Verdrag;
- e) de termen "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben de betekenissen die hen zijn toegekend in artikel 96 van het Verdrag;
- f) de term "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent elke luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- g) de term "overeengekomen diensten" betekent de geregelde internationale luchtdiensten op de route(s) omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- h) de term "tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere ondersteunende diensten, echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- i) de term "verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van één van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route een vliegtuig van een andere capaciteit wordt ingezet dan op een ander deel van de route;
- j) de termen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidelijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.
- k) de term "staatsburgers van het koninkrijk van België" verwijst naar de staatsburgers van de lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie;
- l) de term "Luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België" zal worden begrepen als een verwijzing naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België zijn aangewezen;
- m) de term "EU -Verdragen" verwijst naar het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten bepaald in deze Overeenkomst om internationale luchtdiensten te exploiteren op de in de routetabel gespecificeerde routes.
2. Onverminderd het in deze overeenkomst bepaalde, zal/zullen de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de onderstaande rechten genieten:
 - a) het recht om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;
 - b) het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en
 - c) het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen op punten gelegen op de route(s) bepaald in de Routetabel die als bijlage bij deze Overeenkomst is opgenomen, voor het, afzonderlijk of gecombineerd, ophalen of afzetten van internationaal vervoerde passagiers, bagage, vracht en/of post.
3. Niets van het in lid 2 bepaalde wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht of post aan boord te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.
4. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij, andere dan de onder Artikel 3 (Aanwijzing) en Artikel 4 (Machtiging) aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zullen eveneens de rechten bepaald in de leden 2 a) en b) van dit Artikel genieten.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

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

ARTIKEL 4
Machtiging tot de exploitatie van diensten

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

ARTIKEL 5

Intrekking of schorsing van de machtiging tot exploitatie

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in Artikel 4 van deze Overeenkomst vermelde machtigingen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden;
 - a) indien de luchtvaartmaatschappijen niet kunnen aantonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;
 - b) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
 - c) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;
 - d) in het geval van een door de Regering van het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. als ze niet op het grondgebied van het Koninkrijk België op grond van de EU-verdragen is gevestigd of geen houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de Europese Unie; of
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate), geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvervoerder uitoefent of handhaaft, en de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk in de aanwijzing is vermeld; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van en niet daadwerkelijk wordt gecontroleerd door lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie en/of onderdanen van deze staten.
 - e) in het geval van een door de Regering van de staat Qatar aangewezen luchtvaartmaatschappij:
 - i. als deze niet is gevestigd op het grondgebied van de staat Qatar of geen houder is van een geldige exploitatievergunning conform het recht van de staat Qatar, of
 - ii. de staat Qatar geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvervoerder uitoefent en handhaaft of de staat Qatar niet verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate); of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van, of niet daadwerkelijk wordt gecontroleerd door de staat Qatar en/of zijn onderdanen.
2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 18 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op

bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het genoemde grondgebied.
2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door hun bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.
3. Passagiers, bagage en vracht, post inbegrepen in directe transit doorheen het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij die de daarvoor bestemde zone van een luchthaven niet verlaten, zullen aan niet meer worden onderworpen dan een vereenvoudigde controle, behalve ten aanzien van veiligheidsmaatregelen tegen de dreiging van ongewettigde inmenging, zoals geweld en luchtpiraterij en ten aanzien van maatregelen ter bestrijding van illegale drugshandel. Deze bepaling geldt niet als een passagier op doorreis is naar een bestemming in een staat die partij is bij het Verdrag ter uitvoering van het Schengenakkoord van 14 juni 1985.
4. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 7

Beginselen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten

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

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

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

ARTIKEL 8

Bewijzen, vergunningen en veiligheid

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard in overeenstemming met de wetten en reglementeringen van een Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip, in het geval van het Koninkrijk België, van de wetten en Verordeningen van de Europese Unie, worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, voor zover deze certificaten of vergunningen zijn afgegeven of geldig verklaard krachtens en overeenkomstig minstens de op grond van het Verdrag vastgestelde minimumnormen.

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

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

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

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde en voor alle gebieden verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan aangenomen veiligheidsnormen. Dit overleg heeft plaats binnen 30 dagen na dat verzoek.
4. Indien, naar aanleiding van dit overleg, de ene Overeenkomstsluitende Partij van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden de veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze bevindingen en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 15 dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere periode adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking, schorsing en wijziging van machtigingen tot exploitatie).
5. Onverminderd de in artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichting wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of, op basis van een leaseovereenkomst, namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel "platforminspectie" genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.
6. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:
 - a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
 - b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,

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

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

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

ARTIKEL 9

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de veiligheid van de luchtvaart te voorkomen.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991 en elke andere multilaterale overeenkomst en elk ander protocol betreffende de beveiliging van de burgerluchtvaart die bindend is voor de Overeenkomstsluitende Partijen.
4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen hebben, of, in het geval van het Koninkrijk België, de exploitanten van luchtvaartuigen die op grond van de EU-verdragen op zijn grondgebied zijn gevestigd en conform het recht van de Europese Unie geldige

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

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe dat haar exploitanten van luchtvaartuigen zullen worden verplicht om de voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging met betrekking tot het vertrek uit en het verblijf binnen het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij na te leven conform de wetgeving die van kracht is in dat land, en met inbegrip, in het geval van het Koninkrijk België, van de wetgeving van de Europese Unie. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe passende maatregelen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.
6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.
7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg met de luchtvaartautoriteiten van die Partij verzoeken. Indien binnen dertig (30) dagen geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 10

Gebruiksvergoedingen

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

ARTIKEL 11

douane en accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die de overeengekomen diensten exploiteren, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en elk drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspreid.
2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
 - a) worden ingevoerd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervoerd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
 - b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een van de Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften of -wetgeving een andere bestemming hebben gekregen.
4. Bagage, vracht en post in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.
5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken hebben gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij ook zulke vrijstellingen geniet, voor het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit artikel.

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

ARTIKEL 12

Grondafhandelingsdiensten

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

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

ARTIKEL 13

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

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

ARTIKEL 14

Tarieven

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

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

ARTIKEL 15

Personeel

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

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

ARTIKEL 16

Verkoop en inkomsten

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

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

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

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

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

ARTIKEL 17

Uitwisseling van informatie

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

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

ARTIKEL 18 **Overleg**

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

ARTIKEL 19 **Regeling van geschillen**

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.
2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslechting voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslechting voorleggen aan een driedelig scheidsgerecht.
3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt:
Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een verzoek om arbitrage heeft ontvangen. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van zestig (60) dagen.
De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

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

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

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

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

ARTIKEL 20 **Wijzigingen**

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

ARTIKEL 21 **Beëindiging**

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

Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

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

ARTIKEL 22

Registratie

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

ARTIKEL 23

Inwerkingtreding

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

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

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

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

BIJLAGE**ROUTETABEL**

1. Routes voor de Staat Qatar

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

2. Routes voor het Koninkrijk België

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

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

ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE L'ETAT DU QATAR
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

**ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DE L'ETAT DU QATAR
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN**

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT DE L'ETAT DU QATAR

Ci-après dénommés “les Parties contractantes”

ETANT PARTIES à la Convention relative à l'Aviation Civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;

DESIREUX de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

SOUCIEUX de garantir le meilleur niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international;

SONT CONVENUS de ce qui suit:

ARTICLE 1

Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement:

- a) le terme “Convention” signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;
- b) le terme “Accord” signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;
- c) le terme “Autorités aéronautiques” signifie, dans le cas de la Belgique, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports et, dans le cas du Qatar, le Ministre des Transports et des Communications ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- d) le terme “Territoire” a la signification qui lui est attribuée dans l'Article 2 de la Convention;
- e) les termes “Service aérien”, “Service aérien international”, “Entreprise de transport aérien” et “Escale non commerciale” ont la signification qui leur est attribuée dans l'Article 96 de la Convention;
- f) le terme “Entreprise de transport aérien désignée” signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles 3 et 4 du présent Accord;
- g) le terme “Services convenus” signifie les services aériens réguliers internationaux pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur la ou les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;
- h) le terme “Tarifs” signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier;
- i) le terme “Rupture de charge” signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;
- j) les termes “équipement de bord”, “équipement au sol”, “provision de bord”, “pièces de rechange” ont respectivement la même signification que celle qui leur est donnée dans l'Annexe 9 de la Convention;
- k) les références faites dans le présent accord aux “ressortissants du Royaume de Belgique” s'entendent comme faites aux ressortissants des États membres de l'Union Européenne ou de l'Association Européenne de Libre-Echange;

- l) les références faites dans le présent accord aux entreprises de transport aérien du Royaume de Belgique s'entendent comme faites aux entreprises de transport aérien désignées par le Royaume de Belgique;
- m) les références faites dans le présent Accord aux "traités de l'UE" s'entendent comme faites au Traité sur l'Union Européenne ainsi qu'au Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne.

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord pour l'exploitation de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans le Tableau des Routes.
2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie Contractante bénéficie(nt) des droits suivants:
 - a) survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante;
 - b) faire des escales non commerciales dans le territoire de l'autre Partie Contractante; et
 - c) faire des escales dans le territoire de l'autre Partie Contractante, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.
3. Rien dans les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne saurait être interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.
4. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie Contractante, autres que celles désignées en vertu de l'Article 3 (Désignation) et de l'Article 4 (Autorisation) du présent Accord, bénéficieront également des droits spécifiés dans les paragraphes 2a) et b) du présent Article.

ARTICLE 3

Désignation pour l'exploitation des services

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, à l'autre Partie Contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie Contractante.
2. Chaque Partie Contractante a le droit de retirer la désignation d'une entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre.

ARTICLE 4

Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées, pour autant que:
 - a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Royaume de Belgique:
 - i. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu des traités de l'UE et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne; et
 - ii. un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation; et
 - iii. l'entreprise de transport aérien soit détenue directement ou grâce à une participation majoritaire et soit effectivement contrôlée par des États membres de l'Union Européenne ou de l'Association Européenne de Libre-Echange et/ou par des ressortissants de ces États.
 - b) dans le cas d'une entreprise de transport désignée par le Gouvernement de l'Etat du Qatar:
 - i. l'entreprise de transport aérien désignée soit établie sur le territoire de l'Etat du Qatar et possède une licence d'exploitation valable conformément au droit applicable dans l'Etat du Qatar; et
 - ii. l'Etat du Qatar exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien et soit responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien; et
 - iii. l'entreprise de transport aérien soit détenue directement ou grâce à une participation majoritaire et soit effectivement contrôlée par l'Etat du Qatar et/ou par ses ressortissants.
2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article 14 du présent Accord et que les services soient assurés au moyen d'aéronefs qui sont au moins conformes aux dispositions de l'Annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre III (troisième édition, juillet 1993) de la Convention.

ARTICLE 5

Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation des services

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'Article 4 du présent Accord à l'égard des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante:
 - a) si les entreprises en cause ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux;
 - b) si, dans l'exploitation des services, les entreprises en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord;
 - c) si les entreprises en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;
 - d) si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement du Royaume de Belgique:
 - i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu des traités de l'UE ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit de l'UE; ou
 - ii. le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation.
 - iii. l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union Européenne ou de l'Association Européenne de Libre-Echange et/ou par des ressortissants de ces Etats.
 - e) si dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de l'Etat du Qatar:
 - i. l'entreprise de transport aérien n'est pas établie sur le territoire de l'Etat du Qatar ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit applicable dans l'Etat du Qatar; ou
 - ii. l'Etat du Qatar n'exerce ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien ou l'Etat du Qatar n'est pas responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien; ou
 - iii. l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue directement ou grâce à une participation majoritaire ou n'est pas effectivement contrôlée par l'Etat du Qatar et/ou par ses ressortissants.
2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements visés dans le présent Article, les droits énumérés au

paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'Article 18 du présent Accord.

ARTICLE 6

Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie Contractante.
2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par l'aéronef des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante et par leurs équipages et leurs passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.
3. Les passagers, bagages et marchandises, y compris le courrier, en transit direct sur le territoire de l'une des Parties Contractantes et ne quittant pas l'aire de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire, sauf pour les mesures de sûreté prises contre la menace d'actes d'intervention illicite, comme les actes de violence et de piraterie aérienne, et pour les mesures occasionnelles adoptées pour lutter contre le trafic illicite de drogues. Cette disposition ne sera pas d'application lorsque le passager est en transit vers une destination sise dans un Etat, Partie à la Convention d'application de l'Accord de Schengen du 14 juin 1985.
4. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à ses propres entreprises ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services aériens internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

ARTICLE 7

Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.
2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.
3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de

charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné une entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:
 - a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
 - b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des Etats de la région; et
 - c) aux exigences de l'exploitation de services aériens long-courriers.
5. Les entreprises de transport aérien soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

ARTICLE 8

Certificats, brevets et licences, et sécurité

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément à la législation et à la réglementation d'une des Parties Contractantes, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, la législation et la réglementation de l'Union européenne, et qui sont toujours en cours de validité, sont reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que lesdits certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés selon des normes équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention.

Chaque Partie Contractante se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent Article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 18 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.
L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.
3. Chaque Partie Contractante peut demander à tout moment des consultations au sujet des normes

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

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

la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, par application de l'Article 33 de la Convention de Chicago, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago.
7. Dans le cas où l'accès à un aéronef, exploité par ou pour le compte d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante, pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 5 du présent Article est refusé par le représentant de cette entreprise de transport aérien, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 6 du présent Article, existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.
8. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante dans le cas où l'une des Parties Contractantes parvient à la conclusion à la suite, d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou de toute autre

manière, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation aérienne.

9. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 3 ou 7 du présent Article sera levée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.
10. Si le Royaume de Belgique a désigné un transporteur aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'État du Qatar en vertu des dispositions en matière de sécurité prévues dans l'Accord conclu entre le Royaume de Belgique et l'État du Qatar s'appliquent de manière identique en ce qui concerne l'adoption, l'exercice ou le maintien de normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne et en ce qui concerne l'autorisation d'exploitation dudit transporteur aérien.

ARTICLE 9 Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.
2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.
3. Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, et de tout autre accord et protocole multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation civile et qui lie les Parties Contractantes.
4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties Contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions en matière de sûreté sont applicables aux Parties; elles prévoient que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leur registre, ou les exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence principale sur le territoire des Parties Contractantes ou, dans le cas du Royaume de Belgique, les exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu des traités de l'Union européenne et qui possèdent une licence d'exploitation valable conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, agissent en conformité avec lesdites dispositions relatives à la sûreté aérienne.
5. Chaque Partie Contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, pour le départ du territoire de l'autre Partie Contractante ou pour le séjour sur ce territoire, les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues par la législation en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas du Royaume de Belgique, la législation de l'Union européenne. Chaque Partie Contractante s'engage à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des

passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronefs ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.
7. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'Article 5 du présent Accord.

ARTICLE 10 **Droits d'utilisation**

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.
2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements.

ARTICLE 11
Droits de douane et d'accises

1. Chaque Partie Contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des entreprises et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces entreprises désignées.
2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie Contractante accordant l'exemption, lorsqu'ils sont:
 - a) introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante ou pour leur compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie Contractante;
 - b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou au départ dudit territoire;
 - c) pris à bord d'aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.
3. L'équipement embarqué normal et l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements normalement conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie Contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément à la législation douanière ou aux règlements douaniers.
4. Les bagages, les marchandises et le courrier en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.
5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

6. Toutefois, aucune disposition du présent Accord n'empêche le Royaume de Belgique d'appliquer, sur une base non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien désigné de l'Etat du Qatar qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire du Royaume de Belgique et un autre point situé sur le territoire du Royaume de Belgique ou sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

ARTICLE 12

Assistance en escale

Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie Contractante, y compris, en ce qui concerne le Royaume de Belgique, du droit de l'Union européenne, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante, de pratiquer l'auto-assistance en escale ou, à son gré, le droit de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie.

Dans les cas où les lois et règlements applicables limitent ou excluent l'auto-assistance, et dans les cas où il n'existe pas de concurrence effective entre les prestataires de services d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée sera traitée sur une base non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

ARTICLE 13

Rupture de charge et partage de codes

1. Sur tout secteur ou tous secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'aéronef utilisé en n'importe quel point de la route.
2. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en exploitant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe, conclure des arrangements de partage de codes avec une entreprise de transport aérien de quelque nationalité que ce soit, pour autant que (i) le transporteur assurant le vol détienne les droits de trafic appropriés et (ii) que le transporteur contractant détienne les droits de route sous-jacents appropriés.

ARTICLE 14

Tarifs

1. Chaque Partie Contractante permet que les tarifs des services aériens soient fixés par chaque entreprise de transport aérien désignée sur la base de considérations commerciales sur le marché. Aucune Partie Contractante n'impose à ses entreprises de transport aérien de consulter d'autres entreprises de transport aérien au sujet des tarifs qu'elles appliquent ou qu'elles proposent d'appliquer pour des services couverts par ces arrangements.

2. Chaque partie contractante peut exiger la notification ou la soumission de tout tarif devant être appliqué par sa ou ses propres entreprises de transport aérien désignées. Aucune partie contractante n'exige la notification ou la soumission de tout tarif devant être appliqué par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante. Les tarifs peuvent rester en vigueur tant qu'ils ne sont pas rejetés ultérieurement en vertu des paragraphes 4 ou 5 ci-dessous.
3. L'intervention des Parties Contractantes se limite à:
 - i. Protéger les consommateurs des tarifs excessifs en raison d'un abus de position dominante;
 - ii. Empêcher les tarifs dont l'application constitue un comportement anticoncurrentiel ayant pour effet, ou pouvant avoir pour effet, ou visant explicitement à avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence ou d'exclure un concurrent de la liaison.
4. Chaque Partie Contractante peut rejeter unilatéralement tout tarif soumis ou appliqué par l'une de ses propres entreprises de transport aérien désignées. Cette intervention n'a toutefois lieu que s'il semble aux autorités aéronautiques de cette Partie Contractante qu'un tarif appliqué ou proposé remplit l'un des deux critères visés au paragraphe 3 ci-dessus.
5. Aucune Partie Contractante n'entreprend d'action unilatérale afin d'empêcher l'entrée en vigueur ou le maintien d'un tarif appliqué ou proposé par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante. Si une Partie Contractante estime que ce tarif est incompatible avec les considérations énoncées au paragraphe 3 ci-dessus, elle peut demander des consultations et notifier à l'autre Partie Contractante les raisons de son mécontentement. Ces consultations ont lieu au plus tard 14 jours suivant la réception de la demande. En l'absence d'un accord mutuel, le tarif entre en vigueur ou est maintenu.
6. Nonobstant les paragraphes ci-dessus, les tarifs devant être appliqués par la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'Etat du Qatar pour un transport effectué entièrement dans l'Union européenne sont soumis au droit de l'Union européenne.

ARTICLE 15

Personnel

1. Les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique requis pour l'exploitation des services convenus.
2. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par des membres de leur propre personnel quelle que soit leur nationalité ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

3. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et dans le délai le plus court possible, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent article.
4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou d'autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

ARTICLE 16 **Ventes et recettes**

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.
Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.
Toute personne peut acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.
2. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.
3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie Contractante, de l'exploitation de services aériens internationaux, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.
Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

ARTICLE 17

Echange d'informations

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

Ces relevés comprennent toutes les informations nécessaires afin de déterminer le volume de trafic transporté par ces entreprises de transport aérien désignées sur les services convenus ainsi que les origines et destinations de ce trafic.

ARTICLE 18

Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application et l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.
2. Sauf entente contraire entre les deux Parties Contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

ARTICLE 19

Règlement des différends

1. Si un différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme ou l'une des Parties Contractantes peut soumettre le litige à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.
3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit:

Chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner un troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.

Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.
4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent article.

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie Contractante pourra appliquer l'article 5 du présent Accord.
5. Les frais d'arbitrage seront partagés à parts égales entre les Parties Contractantes.

ARTICLE 20

Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.
2. Si une convention aérienne multilatérale à caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.
3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.
4. Les deux Parties Contractantes conviennent que le Tableau des Routes repris à l'Annexe peut être modifié par un arrangement administratif, moyennant accord entre les Autorités Aéronautiques.

ARTICLE 21

Dénonciation

1. Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord.

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 22

Enregistrement

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 23

Entrée en vigueur

Chaque Partie Contractante notifiera, par voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur du présent Accord.

L'Accord entrera en vigueur le premier jour du mois suivant la date de la dernière notification.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Bruxelles, le 6 mars 2018, en quatre (4) originaux établis en anglais, arabe, français et néerlandais, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de l'Etat du Qatar

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points au Qatar	Points au choix	Points en Belgique	Points au choix

2. Routes du Royaume de Belgique

Points au départ	Points intermédiaires	Points au Qatar	Points au-delà
Points en Belgique	Points au choix	Points au Qatar	Points au choix

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues ou les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque ou sur tous les vols à condition que les services convenus sur les routes commencent à un point situé sur le territoire de la Partie Contractante les ayant désignées.