

ROYAUME DE BELGIQUE



KONINKRIJK BELGIË



64520 / 4

**PROJET DE LOI PORTANT ASSENTIMENT A
L' ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU
ROYAUME DE BELGIQUE ET LE
GOUVERNEMENT DE L'ETAT DU QATAR
RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN, FAIT A
BRUXELLES LE 6 MARS 2018.**

**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.**

PHILIPPE,

FILIP,

ROI DES BELGES,

KONING DER BELGEN,

**A tous, présents et à venir,
Salut.**

**Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet.**

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

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

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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:

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:

ARTICLE 1^{er}

ARTIKEL 1

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

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

ART. 2

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

Donné à

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.

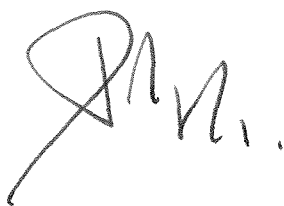
Gegeven te

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Zaken,



Didier REYNDERS

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

François BELLOT

EXEMPLAIRE POUR LE CONSEIL D'ÉTAT

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.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le Royaume de Belgique et l'Etat 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 Etats. L'article 1er 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 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

EXEMPLAIRE POUR LE CONSEIL D'ÉTAT

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.

Depuis lors, tous les accords aériens bilatéraux renégociés ou conclus par les Etats Membres doivent tenir compte de cette dimension nouvelle.

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

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et l'Etat 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 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 :**

EXEMPLAIRE POUR LE CONSEIL D'ÉTAT

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 économique et diplomatique, cet accord aérien contribue au développement de la présence et de l'attrait de la Belgique dans le monde. 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 possibilités pour les voyageurs de bénéficier de liaisons aériennes directes au départ de ou vers la Belgique, sans nécessairement devoir transiter par des aéroports étrangers.

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

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.

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.

L'article 1 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

EXEMPLAIRE POUR LE CONSEIL D'ÉTAT

compte des prescrits européens interdisant, pour les Etats 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 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.

EXEMPLAIRE POUR LE CONSEIL D'ÉTAT

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 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 lesdites 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.

EXEMPLAIRE POUR LE CONSEIL D'ÉTAT

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 lesquels (dans le 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 de et vers tout aéroport belge ou qatari pour les deux Parties. Les points intermédiaires et au-delà de la route peuvent également être librement choisis.

Le Ministre des Affaires étrangères,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'DR', with a small comma at the end.

Didier REYNDERS

EXEMPLAIRE POUR LE CONSEIL D'ÉTAT

Le Ministre de la Mobilité,

François BELLOT

EXEMPLAAR VOOR DE RAAD VAN STAAT

ONTWERP 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.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Dames en heren,

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, met het oog op haar ratificatie.

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 oneindigheid 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.

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 vergun-

ning, de intrekking of de opschorting van de exploitatie en alle aspecten die eraan verbonden zijn; de gebruiksvergoedingen (luchthavens en luchtvaartvoorzieningen); de 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 luchthavens ze willen aandoen.

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.

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 meervoudige 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 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 verlener 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 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 Burgerluchtvaartorganisatie 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) van waaruit, via en waarnaar (in het overeenkomstsluitende land of elders) elke aangewezen luchtvaartmaatschappij luchtdiensten overeenkomstig 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 exploiteren. Tusseliggende punten en verder gelegen punten kunnen ook vrij gekozen worden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Reynders'.

Didier REYNDERS

De Minister van Mobiliteit,

François BELLOT

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 Etats 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'Etat 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 Etats membres de l'Union Européenne ou de l'Association Européenne de Libre-Echange et/ou par des ressortissants de ces Etats;

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'Etat 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 Etats 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 aise 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'États 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 États 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 œuvre 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 relatives 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 Etat membre de l'Union européenne, les droits de l'Etat du Qatar en vertu des dispositions en matière de sécurité prévues dans l'Accord conclu entre le Royaume de Belgique et l'Etat 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 Etat 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 aériens, 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

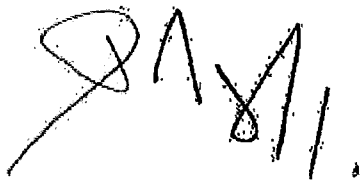
Chaque Partie Contractante notifiera, par voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur du présent Accord.

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 ... MOIS ... 2012 ... 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.

**POUR LE GOUVERNEMENT
DU ROYAUME DE BELGIQUE:**



Michel REYNDEKS
Minister van Buitenlandse
Zaken
Ministre des Affaires
étrangères

**POUR LE GOUVERNEMENT
DE L'ETAT DU QATAR:**



Mohammed bin Abdulrahman
bin Jassim AL-THANI
Vice Premier Ministre et
Ministre des Affaires étrangères

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de l'Etat du Qatar

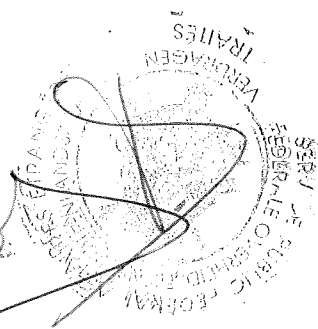
Points au départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points au Qatar	Points au choix	Points en Belgique	Points au choix

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.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME A L'ORIGINAL
 VERIFIEKT ORIGINIEEL EENSUITUNEND VERKLAARD AFSCHRIFT
 Bruxelles
 22 OKT. 2010
 Le Chef du service des affaires étrangères
 service public fédéral Affaires étrangères
 Het Hoger van de Dienst Vrederingen
 de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken
 de Belgique



OVEREENKOMST

TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

TEN

DE REGERING VAN DE STAAT QATAR

BETREFFENDE LUCHTVERVOER

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

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE STAAT QATAR

Hierna de "Overeenkomstsluitende Partijen" genoemd;

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

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

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

ZIJN OVEREENGEKOMEN wat volgt:

ARTIKEL 1 BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

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

- a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld, en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;
- b) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- c) de term "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor België de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor Qatar, de minister van Vervoer en Communicatie, of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de term "grondgebied" heeft de betekenis omschreven in artikel 2 van het Verdrag;
- e) de termen "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben de betekenissen die hen zijn toegekend in artikel 96 van het Verdrag;
- f) de term "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent elke luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- g) de term "overeengekomen diensten" betekent de geregelde internationale luchtdiensten op de route(s) omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- h) de term "tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor eigenschapsvoering 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 een 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 "boorduitrustingstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenissen 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 huurovereenkomst te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.
4. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij, anders 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

Inbrenging 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

Beginnelsen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijds 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, tendende de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of op een deel daarvan onderhouden, niet op oneerlijke 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 vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de luchtvaartmaatschappij passeert, nadat rekening is gehouden met andere vervoerdiensten 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 n.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, voorzover 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 naant binnen 15 dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere periode adequate maatregelen is 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 uitgerust 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 bevestigd 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 knoodspringstoffen 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 een derde 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 invoerbepalingen, 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, boordproviant 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, met 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 verveerd 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 mitgeladen 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 leen 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 verkies, 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 marktveroveringsovereenkomst 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 opreden 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, tewerkstellingvisa 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 verkooft, in een vrij converteerbare munt van enig ander land.

Reiziger 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 enigelei belasting op inkomens of belastingen 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, vrijstellingsoorders 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 gebruikt 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 als ook de punten van in- en ontschepping te bepalen.

ARTIKEL 18

Overleg

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

ARTIKEL 19

Regeling van geschillen

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

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

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

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

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

ARTIKEL 20

Wijzigingen

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

ARTIKEL 21

Beëindiging

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

Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

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

ARTIKEL 22 Registratie

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

ARTIKEL 23 Inwerkingtreding

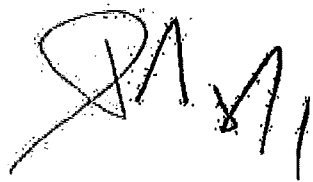
Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg bevestigen dat de grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn volbracht.

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

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

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

VOOR DE REGERING
VAN HET KONINKRIJK BELGIË



Didier REYNDERS
Minister van Buitenlandse
Zaken

VOOR DE REGERING
VAN DE STAAT QATAR



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

ROUTETABEL

1. Routes voor de Staat Qatar

Punten van vertrek	Tussenvolgende 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	Tussenvolgende 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.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME À L'ORIGINAL
MET HET ORIGINIEL EENSLUITEND VERKLAARD AFSCRIFT
Bruxelles
Brussel

22 OKT. 2010

Le Chef du service de
service public Fédéral, Affaires étrangères et régionales
Het Hoof van de Dienst Verdragen de
Federale Overheidsdienst Buitenl. Zaken België

