

OVEREENKOMST

TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE STAAT QATAR

BETREFFENDE LUCHTVERVOER

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

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE STAAT QATAR

Hierna de "Overeenkomstsluitende Partijen" genoemd;

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

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

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

ZIJN OVEREENGEKOMEN wat volgt:

ARTIKEL 1 BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

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

- a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opengesteld, en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;
- b) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- c) de term "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor België de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor Qatar, de minister van Vervoer en Communicatie, of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de term "grondgebied" heeft de betekenis omschreven in artikel 2 van het Verdrag;
- e) de termen "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben de betekenissen die hen zijn toegekend in artikel 96 van het Verdrag;
- f) de term "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent elke luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- g) de term "overeengekomen diensten" betekent de geregelde internationale luchtdiensten op de route(s) omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- h) de term "tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere ondersteunende diensten, echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- i) de term "verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van één van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route een vliegtuig van een andere capaciteit wordt ingezet dan op een ander deel van de route;
- j) de termen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidelijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.
- k) de term "staatsburgers van het koninkrijk van België" verwijst naar de staatsburgers van de lidstaten van de Europese Unie of van de Europese Vrijhandelsassociatie;
- l) de term "Luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België" zal worden begrepen als een verwijzing naar de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België zijn aangewezen;
- m) de term "EU -Verdragen" verwijst naar het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

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

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

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

ARTIKEL 4
Machtiging tot de exploitatie van diensten

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

ARTIKEL 5

Intrekking of schorsing van de machtiging tot exploitatie

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

bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

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

ARTIKEL 7

Beginselen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten

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

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

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

ARTIKEL 8

Bewijzen, vergunningen en veiligheid

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIKEL 9

Beveiliging van de luchtvaart

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

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

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

ARTIKEL 10 **Gebruiksvergoedingen**

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

ARTIKEL 11 douane en accijnzen

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

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

ARTIKEL 12

Grondafhandelingsdiensten

Onverminderd de wetten en verordeningen van elke Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip, in het geval van België, van het recht van de Europese Unie, heeft elke aangewezen luchtvaartmaatschappij het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest, het recht een keuze te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten. Waar dergelijke wetten en verordeningen zelfafhandeling beperken of verhinderen en waar er geen daadwerkelijke mededinging is tussen leveranciers die grondafhandelingsdiensten aanbieden, zal elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op een niet-discriminerende basis worden behandeld voor wat betreft hun toegang tot zelfafhandelings- en grondafhandelingsdiensten aangeboden door een leverancier of leveranciers.

ARTIKEL 13

Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

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

ARTIKEL 14

Tarieven

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

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij mag kennisgeving of voorlegging van elk door zijn eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) aan te rekenen tarief eisen. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen zal kennisgeving of voorlegging van om het even welk door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te rekenen tarief eisen. Tarieven blijven van kracht tenzij ze later worden afgekeurd krachtens de leden 4 of 5 hieronder.
3. Tussenkomen 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 tussenkomen mag echter enkel als de luchtvaartautoriteit van die Overeenkomstsluitende Partij van oordeel is dat een voorgesteld of aangerekend tarief aan één van de in het bovenstaande lid 3 bepaalde criteria voldoet.
5. Geen enkele Overeenkomstsluitende Partij zal eenzijdig optreden om de inwerkingtreding of voortzetting van een door een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgesteld of aangerekend tarief te verhinderen. Als een Overeenkomstsluitende Partij van oordeel is dat een dergelijk tarief strijdig is met de overwegingen van lid 3 hierboven, mag het overleg eisen en de andere Overeenkomstsluitende Partij de redenen voor zijn ongenoegen betekenen. Dit overleg moet uiterlijk 14 dagen na de ontvangst van de eis plaatsvinden. Zonder onderling akkoord wordt of blijft het tarief van kracht.
6. Onverminderd het bepaalde in de bovenstaande leden, zullen de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de staat Qatar aan te rekenen tarieven voor vervoer dat volledig binnen de Europese Unie plaatsvindt, onderworpen zijn aan de wetgeving van de Europese Unie.

ARTIKEL 15

Personeel

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

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

ARTIKEL 16

Verkoop en inkomsten

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

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

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

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door de aangewezen luchtvaartmaatschappij op haar grondgebied. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indienen. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of baten door deze luchtvaartmaatschappijen verkregen op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

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

ARTIKEL 17

Uitwisseling van informatie

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

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

ARTIKEL 18 **Overleg**

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

ARTIKEL 19 **Regeling van geschillen**

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

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

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

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

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

ARTIKEL 20

Wijzigingen

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

ARTIKEL 21

Beëindiging

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

Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

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

ARTIKEL 22 Registratie

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

ARTIKEL 23 Inwerkingtreding

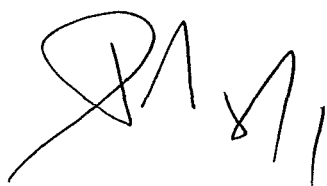
Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg bevestigen dat de grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn volbracht.

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

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

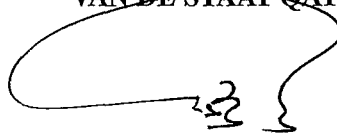
OPGESTELD in tweevoud te *Brussel*..., op*6 maart 2018*..., in vier (4) originelen in de Engelse, Arabische, Franse en Nederlandse taal, waarbij de teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in uitlegging is de Engelse tekst doorslaggevend.

VOOR DE REGERING
VAN HET KONINKRIJK BELGIE:



Didier REYNDERS
Minister van Buitenlandse
Zaken

VOOR DE REGERING
VAN DE STAAT QATAR:



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

ROUTETABEL

1. Routes voor de Staat Qatar

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

2. Routes voor het Koninkrijk België

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

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