

VERTALING

OVEREENKOMST TUSSEN

REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN DE

DE REGERING VAN AUSTRALIË

BETREFFENDE DE LUCHTDIENSTEN

De Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië (hierna de Overeenkomstsluitende Partijen genoemd);

Aangezien zij Overeenkomstsluitende Partijen zijn 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;

geleid door de wens bij te dragen tot de vooruitgang van het internationale burgerluchtvaartsysteem gebaseerd op de concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen in de markt en in de hoop de maatschappijen aan te moedigen tot de ontwikkeling van vernieuwende en competitieve diensten;

verlangende de hoogste graad van veiligheid en beveiliging in het internationale luchtvervoer te garanderen en hamerend op hun grote bezorgdheid over daden of bedreigingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, die gevaar opleveren voor de veiligheid van personen of eigendom, een negatieve invloed hebben op de exploitatie van het luchtvervoer en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart aantasten;

zijn overeengekomen wat volgt:

## ARTIKEL 1

### Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst, tenzij anders bepaald, betekent het begrip:

- (a) "Luchtvaartautoriteiten": voor België, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor Australië, het Departement Infrastructuur en Vervoer, of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- (b) "overeengekomen diensten": de luchtdiensten voor de in- en ontscheping van verkeer, zoals bepaald in artikel 3, eerste lid (c) van deze Overeenkomst;
- (c) "Overeenkomst": deze Overeenkomst, haar Bijlagen en alle eraan aangebrachte wijzigingen;
- (d) "luchtvervoer": het openbaar vervoer per vliegtuig van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, tegen vergoeding of krachtens een huurcontract;
- (e) "luchtvaartmaatschappij" of "luchtvervoerder": elke luchtvervoersonderneming die luchtvervoerdiensten verkoopt of exploiteert;
- (f) "Luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België": de luchtvaartmaatschappijen die door het Koninkrijk België zijn aangewezen;
- (g) "capaciteit": de hoeveelheid diensten die bij deze overeenkomst wordt geregeld, doorgaans gemeten in aantal vluchten (frequenties), of zitplaatsen of tonnen vracht die in een markt (stedenpaar of

land naar land) worden aangeboden op een route of een deel van een route gedurende een specifieke periode;

(h) “Verdrag”: het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld werd en omvattende:

(i) elke Bijlage of elke wijziging aangenomen krachtens artikel 90 van het Verdrag voor zover deze Bijlage of wijziging op enig tijdstip van kracht is voor beide Overeenkomstsluitende Partijen; en

(ii) elke wijziging die in werking is getreden krachtens artikel 94(a) van het Verdrag en die door de beide Overeenkomstsluitende Partijen is bekrachtigd of geratificeerd;

(i) “aangewezen luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met artikel 2 (Aanwijzing, vergunning en intrekking) van deze Overeenkomst;

(j) “EU -Verdragen”: het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

(k) “grondafhandeling”: zonder hiertoe beperkt te zijn, het opvangen van passagiers, het behandelen van vracht en bagage en het leveren van bevoorradings- en / of diensten;

(l) “ICAO”: de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;

(m) “intermodaal luchtvervoer”: het openbaar vervoer per vliegtuig en met een of meerdere vervoersmodi op de grond van passagiers, bagage, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd, tegen vergoeding of krachtens een huurcontract;

(n) “Internationaal luchtvervoer”: luchtvervoer dat door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één Staat vliegt;

(o) “luchtvaartmaatschappij die vluchten verkoopt (marketing)”: een luchtvaartmaatschappij die luchtvervoer aanbiedt aan boord van een toestel van een andere luchtvaartmaatschappij via gedeelde vluchtcodes;

(p) “Lidstaat”: een lidstaat van de Europese Unie;

(q) “Staatsburgers van de Lidstaten”: in het geval van België is dit een verwijzing naar de staatsburgers van de lidstaten van de Europese Unie;

(r) “uitvoerende luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die een luchtvaartuig bedient om luchtvervoer aan te bieden - de maatschappij kan eigenaar zijn van het luchtvaartuig of het geleased hebben;

(s) “Exploitatievergunning”: een vergunning die door de bevoegde vergunningverlenende instantie aan een luchtvaartmaatschappij werd toegekend, waardoor de maatschappij luchtdiensten zoals bepaald in de exploitatievergunning kan aanbieden;

(t) “slots”: het recht om een luchtvaartuigbeweging op een luchthaven in te plannen;

(u) “Landing voor andere dan verkeersdoeleinden”: de betekenis die hieraan is toegekend in Artikel 96 van het Verdrag;

(v) “Prijzen”: tarieven of kosten die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor luchtvervoer van passagiers (en hun bagage) en/of vracht (post niet meegerekend), inclusief voor vervoer op intra- of interlinebasis en de voor de beschikbaarheid van deze tarieven of kosten geldende voorwaarden;

(w) “grondgebied”: de betekenis omschreven in artikel 2 van het Verdrag; en

(x) "gebruikersheffing": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchthavenomgevings-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten.

## ARTIKEL 2

### Aanwijzing, vergunning en intrekking

1. Elke Partij heeft het recht zoveel luchtvaartmaatschappijen als ze wenst aan te wijzen om internationaal luchtvervoer uit te voeren conform deze Overeenkomst, alsook om zulke aanwijzingen in te trekken of te wijzigen. Dergelijke aanwijzingen zullen schriftelijk en via de diplomatieke kanalen aan de andere Overeenkomstsluitende Partij worden meegedeeld. Aanwijzing is niet vereist voor luchtvaartmaatschappijen die de rechten bepaald in Artikel 3, eerste lid (a) en (b) uitoefenen.

2. Bij ontvangst van zulke aanwijzing, en van aanvragen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij, in de vorm en op de wijze voorgeschreven voor exploitatie- en technische vergunningen, verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van de leden 3 en 4, zo spoedig mogelijk de passende vergunningen en toelatingen met een minimale procedurele vertraging, op voorwaarde dat:

(a) in het geval van een door het Koninkrijk België aangewezen luchtvaartmaatschappij:

- i) de luchtvaartmaatschappij onder de EU-Verdragen op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd, en houder is van een geldige exploitatievergunning uitgereikt door een lidstaat 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) op doeltreffende wijze controleert of de luchtvervoerder de regelgeving naleeft en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk in de aanwijzing is vermeld; en
- iii) de hoofdvestiging van de luchtvervoerder zich bevindt op het grondgebied van de lidstaat die de geldige exploitatievergunning heeft verleend; en
- iv) de luchtvervoerder rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door lidstaten en/of onderdanen van lidstaten, en/of door de Republiek IJsland, het Vorstendom Liechtenstein, het Koninkrijk Noorwegen en de Zwitserse Bondsstaat en/of onderdanen van deze landen.

(b) indien de luchtvervoerder door Australië is aangewezen:

- (i) Australië ziet toe op en handhaaft een doeltreffende reglementaire controle op de luchtvervoerder; en
- (ii) de luchtvervoerder is erkend als rechtspersoon en heeft zijn hoofdvestiging op het grondgebied van Australië; en
- (iii) de luchtvervoerder is gevestigd op het grondgebied van Australië en is vergund als een Australische luchtvaartmaatschappij.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de exploitatievergunningen of technische machtigingen van een door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij intrekken, schorsen of beperken wanneer:

(a) (A) in het geval de luchtvervoerder door het Koninkrijk België is aangewezen:

- (i) de luchtvervoerder niet op het grondgebied van het Koninkrijk België is gevestigd of geen houder is van een geldige exploitatievergunning uitgereikt door een lidstaat conform het recht van de Europese Unie, of
- (ii) de lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Bewijs luchtvaartexploitant (AOC - Air Operator's Certificate) geen daadwerkelijk wettelijk toezicht op de luchtvervoerder uitoefent en handhaaft, of de bevoegde luchtvaartautoriteit is niet duidelijk in de aanwijzing vermeld; of
- (iii) de hoofdvestiging van de luchtvervoerder zich niet op het grondgebied van de lidstaat, die de exploitatievergunning heeft verleend, bevindt; of
- (iv) de luchtvervoerder niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk gecontroleerd wordt door lidstaten en/of onderdanen van lidstaten, en/of door de Republiek IJsland, het Vorstendom Liechtenstein, het Koninkrijk Noorwegen en de Zwitserse Bondsstaat en/of onderdanen van deze landen; of
- (v) de luchtvervoerder reeds over een exploitatievergunning beschikt krachtens een bilaterale overeenkomst tussen Australië en een andere lidstaat, en Australië kan aantonen dat de luchtvervoerder, door krachtens de onderhavige overeenkomst verkeersrechten uit te oefenen op een traject dat een punt in die andere lidstaat

omvat, de krachtens die andere overeenkomst opgelegde beperkingen van de verkeersrechten omzeilt; of

- (vi) de luchtvervoerder houder is van een Air Operator's Certificate dat is afgegeven door een lidstaat, en er geen bilaterale overeenkomst voor luchtdiensten bestaat tussen Australië en die lidstaat, en Australië kan aantonen dat de noodzakelijke verkeersrechten om de voorgestelde actie uit te voeren niet wederzijds voor de door Australië aangewezen luchtvervoerder(s) beschikbaar zijn;

(B) in het geval de luchtvervoerder door Australië is aangewezen:

- (i) Australië geen daadwerkelijk wettelijk toezicht houdt op de luchtvervoerder; of
- (ii) de luchtvervoerder zich niet als onderneming heeft opgezet en zijn hoofdvestiging niet op het grondgebied van Australië heeft; of
- (iii) de luchtvervoerder niet op het Australische grondgebied is gevestigd en niet als Australische luchtvaartmaatschappij is vergund.

(b) dat de luchtvervoerder niet heeft voldaan aan de wetten en verordeningen van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten verleent;

(c) dat de luchtvervoerder op een andere manier naliet de overeengekomen diensten uit te baten in overeenstemming met de voorwaarden die volgens deze Overeenkomst zijn vastgesteld; of

(d) de andere Overeenkomstsluitende Partij naliet de Standaarden voor Veiligheid en Beveiliging conform de Artikelen 6 en 7 van deze Overeenkomst na te leven of toe te passen.

4. Bij de uitoefening van de haar krachtens lid 3 toegekende rechten, en onverminderd de rechten die zij krachtens lid 3, onder (a) (A), v) en vi) van dit Artikel bezit, zal Australië geen onderscheid maken tussen communautaire luchtvervoerders op grond van nationaliteit.

5. Onverminderd de bepalingen van artikel 6 (Veiligheid) en artikel 7 (Beveiliging van de luchtvaart), en tenzij bij onmiddellijke intrekking, schorsing of het opleggen van de voorwaarden vermeld in dit Artikel noodzakelijk zijn om verdere overtreding van de wetten en verordeningen te voorkomen, zullen de rechten vastgelegd in lid 3 van dit artikel enkel worden uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteit van de andere Overeenkomstsluitende Partij, conform Artikel 17 van deze Overeenkomst.

## ARTIKEL 3

### Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtvervoerdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- (a) het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- (b) het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
- (c) het recht voor aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten uit te baten op de route bepaald in Bijlage 1 en om op haar grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of in combinatie, in- en ontschepen van passagiers, vracht en post, hierna de "overeengekomen diensten" genoemd; en
- (d) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.

2. De luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen die geen aangewezen luchtvaartmaatschappijen zijn, zullen de rechten bepaald in de sub-leden 1(a) en (b) hierboven mogen genieten.

3. Geen van de in dit Artikel genoemde rechten wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij het recht te verlenen tussen twee punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, hun bagage, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd.



## ARTIKEL 4

### Toepassing van wetten

1. Bij binnenkomst in, gedurende het verblijf binnen of bij vertrek vanuit het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij moeten de wetten, verordeningen en regels van die Partij betreffende de exploitatie en besturing van luchtvaartuigen door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden nageleefd.
  
2. Bij binnenkomst in, gedurende het verblijf binnen of bij vertrek vanuit het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij moeten de wetten en voorschriften van die Partij met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning, vracht en luchtvaartuig gelden (met inbegrip van de verordeningen en regels verbonden aan binnenkomst, inklaring, luchtvaartbeveiliging, immigratie, paspoorten, voorafgaandelijke informatie over de passagiers, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) voor deze passagiers, bemanningen en gerelateerde vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij.
  
3. Geen van de Overeenkomstsluitende Partijen zal de voorkeur geven aan zijn eigen of om het even welke andere luchtvervoerder boven een luchtvervoerder van de andere Overeenkomstsluitende Partij die wordt ingezet voor gelijkaardig internationaal luchtvervoer, bij de toepassing van haar voorschriften verbonden aan binnenkomst, inklaring, luchtvaartbeveiliging, immigratie, paspoorten, voorafgaandelijke informatie over de passagiers, douane en quarantaine, van post- en gelijkaardige voorschriften.
  
4. Passagiers, bagage en vracht in direct doorgaand verkeer op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, die de zone van de luchthaven die hiervoor is voorzien, niet verlaten, mogen worden onderworpen aan een controle met betrekking tot de luchtvaartbeveiliging, de controle op narcotica en immigratievoorwaarden, of in andere bijzondere gevallen die een dergelijke controle vereisen krachtens de wetten en verordeningen van de desbetreffende Overeenkomstsluitende Partij en naargelang van de bijzondere omstandigheden.
  
5. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

## ARTIKEL 5

### Erkenning van Bewijzen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard conform de wetten en verordeningen van een Overeenkomstsluitende Partij - en in het geval van het Koninkrijk België, de wetten en verordeningen van de Europese Unie - en die nog steeds gelden, worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op voorwaarde dat de vereisten op grond waarvan de deze bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard, gelijk zijn aan of hoger liggen dan de krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen.
2. Indien de voorrechten of voorwaarden, verbonden aan de in het bovenstaande lid 1 genoemde vergunningen of bewijzen die door de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij zijn uitgereikt aan een persoon of een aangewezen luchtvaartmaatschappij, of geldig zijn verklaard met betrekking tot een luchtvaartuig dat wordt ingezet voor de uitvoering van de overeengekomen diensten, een afwijking van de krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen zouden toestaan, en indien deze afwijking is geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, dan kan de andere Overeenkomstsluitende Partij conform Artikel 17 van deze Overeenkomst, verzoeken om overleg tussen de luchtvaartautoriteiten ten einde de praktijk in kwestie op te helderen.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich echter het recht voor om de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen, die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt, te weigeren voor vluchten boven of landingen op haar eigen grondgebied.

## ARTIKEL 6

### Veiligheid

1. Elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag te allen tijde om overleg vragen over de veiligheidsnormen die de andere Overeenkomstsluitende Partij handhaaft in aangelegenheden die de

luchtvaartvoorzieningen, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen betreffen. Dit overleg heeft plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.

2. Indien, naar aanleiding van dit overleg, de ene Overeenkomstsluitende Partij van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt dan adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat om, binnen vijftien (15) dagen of binnen een eventueel onderling overeengekomen langere periode, adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van artikel 2 van deze Overeenkomst (Aanwijzing, Vergunning en Intrekking).

3. De leden 4 tot 7 van dit Artikel vervolledigen de leden 1 tot 2 van dit Artikel en de verplichtingen van de Overeenkomstsluitende Partijen volgens Artikel 33 van het Verdrag.

4. Krachtens Artikel 16 van het Verdrag, is er voorts overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat, op basis van een leaseovereenkomst, door of namens (een) luchtvaartmaatschappij(en) van de ene Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd op diensten van of naar het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij, terwijl het zich binnen het grondgebied van die Partij bevindt, het voorwerp kan uitmaken van een doorzoeking aan boord van en rondom het luchtvaartuig door de gemachtigde vertegenwoordigers van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Het doel van de inspecties is om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning als de kennelijke staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit artikel de "platforminspectie" genoemd) te controleren, op voorwaarde dat dit niet leidt tot een onredelijke vertraging.

5. 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 vastgestelde minimumnormen, of

b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag vastgestelde veiligheidsnormen,

staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie uitvoert, vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag, 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 vastgestelde minimumnormen.

6. 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 in toepassing van lid 4. hierboven door de vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 5. hierboven ontstaat en mag zij in dat lid vermelde conclusies te trekken.

7. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk te schorsen of te wijzigen ingeval de eerstgenoemde 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.

8. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met lid 2 of 7 hierboven wordt stopgezet zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

9. 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 Australië, uit hoofde van de Artikelen 5 en 6, zowel van toepassing op de vaststelling, naleving of handhaving van veiligheidsnormen door die andere lidstaat als op de exploitatievergunning van die luchtvervoerder.

## ARTIKEL 7

### Beveiliging van de luchtvaart

1. In overeenstemming met hun rechten en verplichtingen volgens het internationaal recht bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun wederzijdse verplichting om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst. Zonder hun rechten en verplichtingen volgens het internationaal recht in het algemeen te beperken, handelen de Overeenkomstsluitende Partijen vooral 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 en het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, en elke andere multilaterale overeenkomst betreffende de beveiliging van de burgerluchtvaart waarbij beide Overeenkomstsluitende Partijen partij zijn.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de veiligheid van de luchtvaart te voorkomen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de ICAO en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Overeenkomstsluitende Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben, of, in het geval van België, de vliegtuigexploitanten die op het grondgebied zijn gevestigd conform de EU-verdragen en die conform het recht van de Europese Unie in het bezit zijn van geldige exploitatievergunningen, en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de andere Overeenkomstsluitende Partij op de hoogte brengen van elk verschil tussen haar nationale verordeningen en praktijken en de normen voor luchtvaartbeveiliging

in de Bijlagen. Elke Overeenkomstsluitende Partij mag op eender welk moment overleg vragen met de andere Overeenkomstsluitende Partij om dergelijke verschillen te bespreken.

4. Dergelijke luchtvaartuigexploitanten mogen worden verplicht om de in het bovenstaande lid 3 vermelde bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging na te leven, welke door de andere Overeenkomstsluitende Partij worden vereist voor aankomst op, vertrek uit of verblijf op haar grondgebied. Elke Overeenkomstsluitende Partij ziet erop toe dat op haar grondgebied passende maatregelen worden toegepast om de luchtvaartuigen te beschermen en om de beveiligingscontroles van passagiers, bemanningsleden, handbagage, bagage, vracht en boordproviand uit te voeren vóór en tijdens het aan boord gaan en het laden. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot redelijke speciale beveiligingsmaatregelen om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging.

5. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van zo'n luchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartinstallaties 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.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht om binnen zestig (60) dagen na kennisgeving (of om het even welke kortere termijn die tussen de luchtvaartautoriteiten is overeengekomen) zijn luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij een audit te laten houden van de beveiligingsmaatregelen die worden uitgevoerd of die men plant te laten uitvoeren door vliegtuigexploitanten met betrekking tot vluchten komend van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij. De administratieve regelingen voor de uitvoering van dergelijke audits zal in onderling overleg door de luchtvaartautoriteiten worden bepaald en meteen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat de audits prompt worden uitgevoerd.

7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij ernstige redenen heeft om aan te nemen dat de andere Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de luchtvaartbeveiligingsbepalingen van dit artikel, mag die Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg vragen. Dergelijk overleg wordt opgestart binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij. Wanneer er binnen vijftien (15) dagen na de aanvang van het overleg, of binnen een andere termijn die de Overeenkomstsluitende Partijen onderling zijn overeengekomen, geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt, vormt dit een reden om de vergunningen van de

aangewezen luchtvaartmaatschappij of –maatschappijen van die de andere Overeenkomstsluitende Partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of aan voorwaarden te onderwerpen. In noodgevallen, of om verdere niet-naleving van de bepalingen van dit Artikel te voorkomen, kan de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij op elk moment verdere tussentijdse maatregelen nemen. Om het even welke maatregel die in overeenstemming met dit lid wordt getroffen, zal worden stopgezet wanneer de andere Overeenkomstsluitende Partij voldoet aan de beveiligingsbepalingen van dit Artikel.

## ARTIKEL 8

### Gebruiksvergoedingen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij spant zich naar best vermogen in, om diegenen die verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchthaven-, luchthavenomgevings-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten en -diensten ertoe aan te zetten op de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene of de andere Overeenkomstsluitende Partij uitsluitend vergoedingen toe te passen die redelijk, niet-discriminerend en evenredig verdeeld zijn over de gebruikerscategorieën.

2. Redelijke vergoedingen weerspiegelen de volledige kosten voor de bevoegde belastingautoriteiten voor de verlening van de faciliteiten en diensten op de luchthaven, maar gaan deze niet te boven. Deze vergoedingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De faciliteiten en diensten waarop vergoedingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. Om vergoedingen discriminatievrij te houden, mogen de vergoedingen die op buitenlandse luchtvaartmaatschappijen worden geheven, niet hoger zijn dan die welke een Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen luchtvaartmaatschappijen, die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitbaten, oplegt.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen moedigen de uitwisseling van de nodige informatie tussen de bevoegde heffingsinstanties en de luchtvaartmaatschappijen aan teneinde een volledige beoordeling van de redelijkheid en onderbouwing van en de vergoedingen overeenkomstig de leden 1 en 2 van dit Artikel, mogelijk te maken.

4. Verhoogde of nieuwe vergoedingen zijn enkel mogelijk na voldoende overleg tussen de bevoegde heffingsinstanties en de luchtvaartmaatschappijen. Plannen voor wijzigingen van de gebruikersvergoedingen moeten voldoende van tevoren aan luchtvaartmaatschappijen worden meegedeeld, zodat zij hun standpunt kunnen uiten vóór de wijzigingen plaatsvinden.

## ARTIKEL 9

### Statistieken

1. De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen bij een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij overzichten van beschikbare statistieken over het luchtverkeer dat deze luchtvaartmaatschappij op diensten onder deze Overeenkomst uitvoert, opvragen.

2. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij mogen de aard van de statistieken die door de onder het bovenstaande lid vermelde aangewezen luchtvaartmaatschappijen moeten worden bezorgd, bepalen en zij zullen deze eisen op een niet-discriminerende basis toepassen.

## ARTIKEL 10

### Douanerechten en andere heffingen

1. De door de luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij voor internationaal luchtvervoer geëxploiteerde luchtvaartuigen zijn vrijgesteld van alle invoerbepalingen, douanerechten, accijnzen, soortgelijke heffingen en belastingen die zijn opgelegd door de nationale overheden. Onderdelen, de normale uitrusting van een luchtvaartuig en andere items die enkel bedoeld zijn voor of gebruikt worden in verband met de bediening of voor de herstelling en het onderhoud van zo'n luchtvaartuig zullen op dezelfde manier zijn vrijgesteld, op voorwaarde dat deze uitrusting en items uitsluitend voor gebruik aan boord van een luchtvaartuig dienen en ze opnieuw worden uitgevoerd.



2. (a) Telkens Op voorwaarde dat ze bestemd zijn voor gebruik aan boord van een luchtvaartuig met het oog op het inrichten of in stand houden van internationaal luchtvervoer door de betrokken luchtvaartmaatschappij, zullen de onderstaande items zijn vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen en soortgelijke heffingen en belastingen die zijn opgelegd door de nationale overheden, of deze nu door een luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij worden ingevoerd of aan een luchtvaartmaatschappij van een van de Partijen op het grondgebied van de andere Partij worden geleverd:

(i) boordvoorraden (waaronder begrepen doch niet daartoe beperkt, items zoals voedsel, drank en producten bestemd voor verkoop aan of verbruik door passagiers tijdens de vlucht);

(ii) brandstof, smeermiddelen (hydraulische vloeistoffen inbegrepen) en verbruikbare technische goederen; en

(iii) reserveonderdelen, motoren inbegrepen.

(b) Deze vrijstellingen gelden ook wanneer deze goederen zullen worden verbruikt op gelijk welk deel van een traject boven het grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij waarin ze aan boord werden genomen.

3. De in dit Artikel voorziene vrijstellingen zullen niet worden uitgebreid naar de heffingen gebaseerd op de kosten van de aan de luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij verleende diensten.

4. De normale boorduitrusting van een luchtvaartuig, alsook de reserveonderdelen (met inbegrip van motoren), brandstofvoorraden, smeerolie (met inbegrip van hydraulische vloeistoffen) en smeermiddelen en andere items vermeld in de leden 1 en 2 van dit Artikel die aan boord van het luchtvaartuig gebruikt door de luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstluitende Partij worden bewaard, mogen worden uitgeladen op het grondgebied van de andere Overeenkomstluitende Partij, maar enkel met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. Boordvoorraden bedoeld voor verbruik op de vluchten van de luchtvaartmaatschappijen mogen in elk geval worden uitgeladen. Voor de in de leden 1 en 2 van dit Artikel bedoelde uitrusting en voorraden kan worden geëist dat deze onder het toezicht of de controle van de bevoegde autoriteiten worden bewaard tot deze

opnieuw worden uitgevoerd of ze op een andere manier worden verwijderd in overeenstemming met de Douanewetgeving en -procedures van die Overeenkomstsluitende Partij.

5. De door dit artikel bepaalde vrijstellingen zullen ook gelden in situaties waar de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene Overeenkomstsluitende Partij overeenkomsten heeft/hebben gesloten met een of meerdere andere luchtvaartmaatschappij(en) voor het lenen of overbrengen van de in de leden 1 en 2 gespecificeerde artikelen naar het grondgebied van de andere Partij, op voorwaarde dat zo een andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen een dergelijke vrijstelling genieten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

6. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

## ARTIKEL 11

### Tarieven

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal elke aangewezen luchtvaartmaatschappij toestaan om geheel onafhankelijk en vrij haar eigen tarieven voor het vervoer van passagiers, hun bagage en vracht te bepalen.

2. Behalve wanneer dit door nationale wetten en verordeningen is opgelegd, zullen de door de aangewezen maatschappijen aangerekende tarieven niet verplicht bij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij moeten worden ingediend.

## ARTIKEL 12

### Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij zullen billijke en gelijke mogelijkheden genieten om de overeengekomen diensten conform deze Overeenkomst uit te baten.
  
2. Bij de exploitatie van de overeengekomen diensten, zal de capaciteit die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende partij mag worden aangeboden, van dien aard zijn zoals werd beslist tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen voor de aanvang van dergelijke diensten door de betrokken luchtvaartmaatschappijen, en daarna van tijd tot tijd.
  
3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen, ten laatste vijfendertig (35) dagen vóór de aanvang van de exploitatie van elke overeengekomen dienst, hun vluchtprogramma's en daaropvolgende wijzigingen ter goedkeuring voorleggen aan de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij, conform de wetten en verordeningen van elke Overeenkomstsluitende Partij. Deze vluchtprogramma's moeten onder meer de bepaling van de aard van de dienst, de te gebruiken luchtvaartuigen, de frequenties en de uurregelingen bevatten.

## ARTIKEL 13

### Handelsoportunities

1. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij zullen de onderstaande rechten genieten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij:
  - (a) het recht om er kantoren te vestigen voor de promotie en verkoop en het beheer van luchtvervoer;

(b) het recht om zich bezig te houden met de verkoop en marketing van luchtvervoer rechtstreeks aan om het even welke persoon, en naar eigen goeddunken via haar agenten of tussenpersonen, daarbij gebruikmakend van de eigen vervoersdocumenten; en

(c) het recht om diensten en personeel van om het even welke organisatie, bedrijf of luchtvaartmaatschappij die actief is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te gebruiken.

2. Conform de wetten en verordeningen met betrekking tot binnenkomst, verblijf en werkgelegenheid van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zullen de luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij gemachtigd zijn om hun eigen leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel, dat de luchtvaartmaatschappij redelijkerwijs nodig acht om het aanbod van luchtvervoer te ondersteunen, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te brengen en te houden. Overeenkomstig deze wetten en verordeningen verleent elke Overeenkomstsluitende Partij, binnen de kortst mogelijke tijd, de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de in dit lid bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.

3. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht om luchtvervoer te verkopen en eenieder kan dit vervoer vrijelijk aankopen in de valuta van dat grondgebied of in vrij inwisselbare valuta. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om haar inkomsten om te wisselen in vrij converteerbare valuta en deze vanuit het grondgebied van de andere partij naar eigen goeddunken over te maken. Mits inachtneming van de geldende nationale wet- en regelgeving en het beleid van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zijn de omwisseling en overdracht van inkomsten verkregen bij de normale bedrijfsvoering toegestaan tegen de wisselkoersen die op de markt gelden op het tijdstip van de aanvragen tot omwisseling of overdracht. Deze mogen niet worden belast, met uitzondering van de normale heffingen die voor dergelijke transacties geïnd worden.

4. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht om naar eigen goeddunken plaatselijke uitgaven, met inbegrip van brandstofaankopen, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij in plaatselijke valuta of vrij inwisselbare munteenheden te betalen, op voorwaarde dat dit conform de plaatselijke valutareglementering gebeurt.

5. De luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij zijn gemachtigd internationaal luchtvervoer uit te voeren gebruikmakend van luchtvaartuigen (of luchtvaartuig en boordpersoneel) die geleased zijn van om het even welke maatschappij, met inbegrip van andere luchtvaartmaatschappijen, op voorwaarde dat het luchtvaartuig en het boordpersoneel dat wordt ingezet, voldoen aan de toepasbare exploitatie- en veiligheidsstandaarden en -eisen.

## ARTIKEL 14

### Grondafhandeling en slots

1. 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 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.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen erkennen dat om werking te verlenen aan de rechten en aanspraken die in de Overeenkomst zijn vervat, de luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij de kans moeten hebben om toegang te krijgen tot luchthavens op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij op een niet-discriminerende basis.

3. Met betrekking tot de toewijzing en toekenning van slots aan luchtvaartmaatschappijen op haar nationale luchthavens, zal elke Overeenkomstsluitende Partij:

(a) conform de lokale slottoewijzingsregels, -procedures of -gebruiken die van kracht zijn, of anderszins zijn toegestaan, erop toezien dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

(i) billijke en gelijke kansen genieten om slots vast te leggen; en

(ii) niet minder gunstig worden bejegend dan om het even welke andere luchtvaartmaatschappij bij het vastleggen van slots; en

(b) erop toezien dat in geval van om het even welke regeling, procedure of praktijk die ofwel wordt aangegaan met om het even welke derde partij met betrekking tot de toekenning van slots aan luchtvaartmaatschappijen van die partij ofwel op een andere manier wordt toegestaan voor (een) buitenlandse internationale luchtvaartmaatschappij(en), dergelijke kansen ook worden uitgebreid naar de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

4. De voorwaarden van lid 3 van dit Artikel worden geregeld door de wettelijke en reglementaire bepalingen ingevoerd door een van de Overeenkomstsluitende Partijen, of in het geval van België, conform de wet van de Europese Unie voor de toewijzing van slots op haar nationale luchthavens.

## ARTIKEL 15

### Intermodale diensten

Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om met betrekking tot het internationale luchtvervoer gebruik te maken van elk landvervoer van of naar om het even welk punt op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen of van derde landen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen ervoor kiezen om zelf voor landvervoer te zorgen of om hierin te voorzien via overeenkomsten, gedeelde codes inbegrepen, met andere aanbieders van landvervoer, onverminderd de wettelijke en reglementaire bepalingen die van kracht zijn op het grondgebied van de desbetreffende Overeenkomstsluitende Partij. Dergelijke intermodale diensten mogen worden aangeboden als een rechtstreekse verbinding tegen één tarief dat het lucht- en oppervlaktevervoer omvat, op voorwaarde dat de passagiers en de expediteurs/bevrachters ingelicht worden over de vervoersoperatoren die bij dit vervoer betrokken zijn.

## ARTIKEL 16

### Toepassing van mededingingswetten

1. De mededingingswetgeving van elke Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip, in het geval van het Koninkrijk België, van de wetten en verordeningen van de Europese Unie, zoals deze van tijd tot tijd worden gewijzigd, zullen op een niet-discriminerende basis van toepassing zijn op de exploitatie van luchtvaartmaatschappijen binnen het rechtsgebied van de respectieve Overeenkomstsluitende Partij.
2. Zonder de toepassing van de mededingings- en consumentenwetgeving van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen in te perken, mogen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, als zij menen dat de luchtvaartmaatschappijen van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen onderworpen worden aan discriminatie of onbillijke praktijken op het grondgebied van een van de Overeenkomstsluitende Partijen, hiervan melding maken aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overleg tussen de luchtvaartautoriteiten zal plaatsvinden conform Artikel 17 van deze Overeenkomst, tenzij de eerste Partij er genoeg mee neemt dat de zaak ondertussen is opgelost.
4. Onverminderd enige bepaling in de bovenstaande leden 1 en 2, sluit dit artikel geen eenzijdige actie door de luchtvaartmaatschappijen of door de mededingingsautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij uit.

## ARTIKEL 17

### Overleg

1. Elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag op ieder moment overleg eisen over de implementatie, de interpretatie, toepassing of wijziging van deze Overeenkomst.

2. Onverminderd de Artikelen 2 (Aanwijzing, Vergunning en Intrekking), 6 (Veiligheid) en 7 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze Overeenkomst, zal dergelijk overleg, dat via een bespreking of schriftelijk kan verlopen, aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een dergelijk verzoek, tenzij onderling iets anders is overeengekomen.

## ARTIKEL 18

### Wijziging van de overeenkomst

1. Deze Overeenkomst mag worden gewijzigd of herzien aan de hand van een schriftelijke overeenkomst tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

2. Als een algemeen multilateraal luchtvervoersverdrag ten aanzien van beide Overeenkomstsluitende Partijen in werking treedt, dan hebben de bepalingen van dat Verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig Artikel 17 van deze Overeenkomst teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag invloed hebben op deze Overeenkomst.

3. Elke naar aanleiding van zodanig overleg overeengekomen wijziging of herziening wordt van kracht nadat dit per diplomatieke notawisseling is bevestigd.

## ARTIKEL 19

### Regeling van geschillen

1. In geval er een conflict rijst over de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst, met uitzondering van elk geschil over de toepassing van de nationale mededingingswetten, zullen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats trachten om het via onderhandeling te beslechten.



2. Indien de luchtvaartautoriteiten er niet in slagen tot een overeenkomst te komen, dan zal het geschil worden beslecht door onderhandelingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

3. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen het geschil via onderhandeling te beslechten, dan kunnen ze het voorleggen aan de persoon of instantie die zij samen uitkiezen, voor een advies of voor een bindende beslissing, naargelang wat de Overeenkomstsluitende Partijen hier samen over beslissen, of, op verzoek van één van beide Overeenkomstsluitende Partijen, zal het ter beslechting aan een driekoppig scheidsgerecht worden voorgelegd.

4. Binnen een periode van dertig (30) dagen te rekenen van de ontvangst via de diplomatieke kanalen van een nota van een Overeenkomstsluitende Partij door de andere Overeenkomstsluitende Partij met het verzoek tot beslechting van het geschil door een scheidsgerecht, zal elke Overeenkomstsluitende Partij een scheidsrechter aanstellen. Binnen een periode van dertig (30) dagen te rekenen vanaf de aanstelling van de laatst aangestelde scheidsrechter, zullen de twee scheidsrechters een voorzitter aanduiden die een ingezetene zal zijn van een derde Staat. Indien binnen dertig (30) dagen nadat een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn scheidsrechter heeft aangesteld, de andere Overeenkomstsluitende Partij haar scheidsrechter nog niet heeft benoemd, of indien binnen dertig (30) dagen na de benoeming van de tweede scheidsrechter beide scheidsrechters het nog niet zijn eens geraakt over de aanstelling van een voorzitter, mag elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen de Voorzitter van de Raad van de ICAO verzoeken om een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen, naargelang het geval het vereist. Indien de Voorzitter van de Raad dezelfde nationaliteit heeft als een van de Overeenkomstsluitende Partijen, dan zal de oudste Vicevoorzitter die niet op die grond is uitgesloten, de aanstelling doen.

5. Tenzij anders bepaald door de Overeenkomstsluitende Partijen of opgelegd door het scheidsgerecht, zal elke Overeenkomstsluitende Partij een memorie indienen binnen dertig (30) dagen nadat het scheidsgerecht volledig is samengesteld. Memories van antwoord zijn binnen dertig (30) dagen in te dienen. Het scheidsgerecht zal een hoorzitting houden op verzoek van elke Overeenkomstsluitende Partij of naar haar goeddunken binnen dertig (30) dagen nadat de memories van antwoord binnen moeten zijn.

6. Het scheidsgerecht zal trachten om binnen dertig (30) dagen na de voltooiing van de hoorzitting, of, indien er geen hoorzitting wordt gehouden, na de datum waarop beide memories van antwoord zijn ingediend, een schriftelijke uitspraak te doen. De uitspraak zal worden genomen met een meerderheid van stemmen.

7. De Overeenkomstsluitende Partijen mogen binnen vijftien (15) dagen na ontvangst van de uitspraak om verduidelijking van deze uitspraak verzoeken, en deze verduidelijking moet binnen vijftien (15) dagen na zo'n verzoek worden gegeven.

8. De uitspraak van het scheidsgerecht zal finaal en bindend zijn voor de In het geschil verwikkelde Overeenkomstsluitende Partijen.

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

10. Als en voor zolang een Overeenkomstsluitende Partij nalaat te voldoen aan een uitspraak onder lid 8 van dit Artikel, mag de andere Overeenkomstsluitende Partij om het even welk recht of voorrecht dat het krachtens deze overeenkomst aan de in gebreke blijvende Overeenkomstsluitende Partij heeft toegekend, beperken, opschorten of herroepen.

## ARTIKEL 20

### 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. Een dergelijke kennisgeving zal tezelfdertijd ook aan de ICAO worden meegedeeld. De Overeenkomst eindigt om middernacht (op de plaats van ontvangst van de kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij) onmiddellijk voor de eerste jaarlijkse verjaardag van de datum van ontvangst van de kennisgeving van de Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving met een gezamenlijke beslissing van de Overeenkomstsluitende Partijen voor het einde van deze periode wordt ingetrokken.

2. Bij gebrek aan ontvangstbevestiging van een kennisgeving tot beëindiging door de andere Overeenkomstsluitende Partij, zal de kennisgeving geacht worden te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de dag waarop de ICAO de ontvangst ervan heeft erkend.

## ARTIKEL 21

### Registratie bij de ICAO

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

## ARTIKEL 22

### Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking wanneer de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk via de diplomatieke kanalen hebben meegedeeld dat er aan hun respectieve eisen voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst is voldaan.

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

**GEDAAN** te Canberra, op 23 november 2012, in de Engelse taal.

## BIJLAGE 1

### Afdeling 1

#### ROUTESHEMA

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij zullen gemachtigd zijn internationaal luchtvervoer uit te voeren tussen de punten op de onderstaande routes:

Route voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van het Koninkrijk België:

Punten in het Koninkrijk België	Tussenliggende punten	Punten in Australië	Verdergelegen punten
Alle Punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

Route voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Australië:

Punten in Australië	Tussenliggende punten	Punten in Koninkrijk België	Verdergelegen punten
Alle Punten	Alle punten	Alle punten	Alle punten

Opmerkingen:

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij mogen naar eigen goeddunken punten op om het even welke bovenvermelde routes overslaan op voorwaarde dat de diensten aanvangen en eindigen op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.
2. De vervoersrechten die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op tussenliggende en verder gelegen punten op bovenstaande routes mogen uitoefenen, zullen van tijd tot tijd gezamenlijk door de luchtvaartautoriteiten worden bepaald.
3. Tussen punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij enkel eigen tussenlandingsrechten uitoefenen.

## Afdeling 2

### OPERATIONELE FLEXIBILITEIT

Met inachtneming van afdeling 1 van deze Bijlage, mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij op een vlucht naar believen of op alle vluchten en naar goeddunken van elke luchtvaartmaatschappij:

- (a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
- (b) verschillende vluchtnummers combineren binnen de exploitatie van één luchtvaartuig;
- (c) passagiers, hun bagage, vracht of post overdragen van om het even welk luchtvaartuig naar om het even welk ander luchtvaartuig op om het even welk punt op de route;

zonder richtings- of geografische beperking en zonder verlies van enig recht om passagiers, hun bagage, vracht of post te vervoeren, of ander vervoer te verrichten dat anderszins toelaatbaar is krachtens deze Overeenkomst.

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht om codesharing- of blocked-space-overeenkomsten of andere commerciële samenwerkingsovereenkomsten met andere luchtvaartmaatschappijen te sluiten. De mate waarin aangewezen luchtvaartmaatschappijen, codesharing-, blocked-space-overeenkomsten of andere commerciële samenwerkingsovereenkomsten mogen sluiten met andere luchtvaartmaatschappijen, zal worden beslist tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

### Afdeling 3

#### VERANDERING VAN VLIEGTUIGTYPE

Op elk routesegment of routesegmenten in Afdeling 1 van deze Bijlage heeft/hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) het recht om internationale luchtvervoersdiensten te exploiteren, met inbegrip van codesharingovereenkomsten met andere luchtvaartmaatschappijen, zonder enige beperking om op om het even welk(e) punt(en) op de route het type, de omvang of het aantal ingezette luchtvaartuigen te wijzigen.