

ingediend op **1073** (2021-2022) – Nr. 1
17 december 2021 (2021-2022)

Ontwerp van decreet

tot instemming met de overeenkomst
tussen de regering van het Koninkrijk België
en de regering van Australië
betreffende de luchtdiensten,
gedaan te Canberra op 23 november 2012

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	9
Advies van de Raad van State	13
Ontwerp van decreet	23
Bijlagen:	
– Nederlandse vertaling van de overeenkomst.....	27
– Engelse tekst van de overeenkomst	59

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

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

I. ALGEMENE TOELICHTING**1. Situering**

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

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

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

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

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

Het akkoord en zijn uitvoeringsbepalingen voorzien in alle exploitatiemogelijkheden die de luchtvaartmaatschappijen van beide landen wensen, zowel op het gebied van het aantal vluchten per week als op het gebied van de uitgewisselde rechten.

– Vlaamse bevoegdheden

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

Anderzijds zijn er bepalingen die betrekking hebben op gewestelijke bevoegdheden.

Het artikel 8 'Gebruikersvergoedingen' stelt dat luchthavenvergoedingen niet hoger mogen zijn dan deze voor nationale transportmaatschappijen.

Het artikel 14 'Grondafhandeling' bevat een verbod op discriminatie. In het Vlaamse Gewest wordt de bevoegdheid tot grondafhandeling geregeld door het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 1999 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de Vlaamse regionale luchthavens. Dit besluit is een omzetting van de Europese richtlijn 96/67/EG.

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

2. Procedureverloop

– Gemengd karakter

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

De Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de ICBB, nam op 16 februari 2017 akte van de beslissing van de ICBB om de voorliggende akkoorden als gemengd te beschouwen. Zowel de federale overheid als de gewesten worden respectievelijk bevoegd geacht. De werkgroep stelde ook dat het voor zich spreekt dat naar analogie met deze beslissing van de ICBB, ook de tot nu toe door de federale staat ondertekende maar nog niet geratificeerde bilaterale luchtvaartakkoorden als gemengd (federale staat/gewesten) worden beschouwd.

De overeenkomst met Australië van 23 november 2012 behoort tot de categorie van de door de federale staat ondertekende maar nog niet geratificeerde bilaterale luchtvaartakkoorden.

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

– Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving bracht op 16 november 2021 advies uit met kenmerk 70.302/3.

Bevoegdheid

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

Overeenstemming met het Europees recht

De Raad merkt op dat bij verordening (EG) nr. 847/2004 procedures zijn ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidsta-

ten bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

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

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

De Raad merkt op dat de overeenkomst voorziet in een procedure tot wijziging van de overeenkomst (artikel 18). Zo blijkt uit artikel 18, eerste en derde lid, dat wijzigingen van de overeenkomst kunnen worden overeengekomen na mondeling of schriftelijk overleg tussen de partijen en dat deze wijzigingen van kracht worden nadat ze door een uitwisseling van diplomatieke nota's zijn bevestigd. Alvorens die wijzigingen het voorwerp uitmaken van diplomatieke notawisseling, zullen die wijzigingen overeenkomstig artikel 167, §3, van de Grondwet de instemming van het Vlaams Parlement moeten hebben verkregen. Bij wijziging van de overeenkomst zal dus de gebruikelijke instemmingsprocedure worden gevolgd.

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

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

De Raad van State merkt op dat artikel 3 van het voorontwerp van decreet wel voorziet in een anticipatieve instemming met de wijzigingen aan de bijlage bij de overeenkomst die met toepassing van het voormelde artikel 18, lid 1, ervan worden aangenomen. De Raad van State kan hiermee instemmen gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van de wijzigingen aan de bijlage.

Daarnaast stelt de Raad dat het ontwerp van decreet zou kunnen worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht om aan het Vlaams Parlement deze wijzigingen mee te delen binnen een vastgestelde termijn. Omwille van de rechtsduidelijkheid en eenvormigheid met de federale instemmingswet en de andere instemmingsdecreten wordt op dit voorstel niet ingegaan.

Bekendmaking van de normen waarnaar de overeenkomst verwijst

Verder merkt de Raad op dat in de overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die krachtens artikel 90 van de Conventie van Chicago worden aangenomen. De negentien bijlagen bij de Conventie van Chicago die de 'International Standards and Recommended Practices' vormen, werden niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO (International Civil Aviation Organization) tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie zijn, bij gebrek aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, deze bepalingen niet tegenstelbaar aan particulieren.

De Raad stelt dan ook dat het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago best op een horizontale manier dient te worden onderzocht teneinde internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een geëigende wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.

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

Onderzoek van de tekst van het ontwerp van decreet

Het verdrag waarmee instemming wordt verleend, is luidens het opschrift ervan een overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Australië betreffende de luchtdiensten, gedaan te Canberra op 23 november 2012.

De Raad merkt hierbij op dat ofschoon verdragen worden gesloten door de bevoegde regeringen, zij dit evenwel doen namens de rechtspersonen waarvan zij de uitvoerende macht zijn of voor wie zij optreden. De verdragsluitende partijen zijn hier dan ook de Belgische Staat en het Gemenebest van Australië.

II. TOELICHTING BIJ DE OVEREENKOMST

In artikel 1 worden enkele begripsomschrijvingen weergegeven.

Artikel 2 betreft de aanwijzing voor het exploiteren van diensten. De bevoegde instanties van de ene partij verlenen de passende vergunningen aan een luchtvaartmaatschappij van de andere partij. In bepaalde gevallen kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning weigeren, intrekken, opschorten of beperken.

Overeenkomstig artikel 3 verlenen de partijen elkaar de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:

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

Luchtvaartmaatschappijen moeten de toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven (artikel 4).

Artikel 5 behandelt de bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen. Artikel 6 en 7 betreffen de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart. De partijen beschermen de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen. Deze verplichting maakt integraal deel uit van de overeenkomst.

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten kostengerelateerd en niet discriminerend zijn (artikel 8). De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht hun grondaafhandeling te regelen en samen te werken met andere transportdiensten (artikel 14).

De overige artikelen betreffen de statistieken (artikel 9), douane en andere heffingen (artikel 10), de tarieven (artikel 11), de capaciteit (artikel 12) en handelsopportuniteiten (artikel 13).

Overeenkomstig artikel 15 mogen intermodale diensten op het grondgebied van de andere partij of naar of uit derde landen worden aangeboden. Deze bepaling is bijzonder interessant voor aangewezen luchtvaartmaatschappijen, die in het

vrachtvervoer gespecialiseerd zijn. Wegvervoer en luchtvervoer kunnen dus met een grote reglementaire soepelheid gecombineerd worden.

Artikel 16 verwijst naar de nationale wetgevingen van beide partijen inzake concurrentie en voor wat betreft België, naar het communautair recht. Het voorziet in overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide partijen in geval van oneerlijke of discriminerende praktijken uit hoofde van eender welke luchtvaartmaatschappij van beide partijen.

Tot slot bevat de overeenkomst een aantal algemene slotbepalingen inzake overleg (artikel 17), wijziging van de overeenkomst (artikel 18), regeling van geschillen (artikel 19), beëindiging (artikel 20) en registratie (artikel 21) van de overeenkomst en de inwerkingtreding (artikel 22).

De bijlage bestaat uit drie afdelingen.

De 'Routetabel' (afdeling 1) bepaalt de punten (steden) waaruit, via en waarnaar (in het overeenkomstsluitende land of verder) elke aangewezen luchtvaartmaatschappij luchtdiensten volgens de voorwaarden die in de overeenkomst werden vastgelegd, kan uitvoeren.

De clausule 'operationele flexibiliteit' (afdeling 2) biedt de mogelijkheid om verschillende vluchtnummers op dezelfde vlucht te combineren en passagiers en vracht op een ander vliegtuig over te hevelen op elk punt van de route. Deze clausule staat codesharingsregelingen en de aankoop van zetels toe, alsook enige andere vorm van zakelijke samenwerking met derde luchtvaartmaatschappijen mits de luchtvaartautoriteiten van beide partijen daarmee instemmen.

De clausule 'verandering van vliegtuigtype' (afdeling 3) geeft de mogelijkheid aan iedere luchtvaartmaatschappij om op elk punt van de route van luchtvaartuig te veranderen.

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

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET



**Voorontwerp van decreet tot instemming met de
overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België
en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten,
gedaan te Canberra op 23 november 2012.**

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, gedaan te Canberra op 23 november 2012, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen aan de bijlage bij de overeenkomst, die met toepassing van artikel 18, lid 1 van de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, gedaan te Canberra op 23 november 2012, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel,

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

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 70.302/3
van 16 november 2021

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, gedaan te Canberra op 23 november 2012’

Op 14 oktober 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, gedaan te Canberra op 23 november 2012’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 9 november 2021. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Astrid TRUYENS, griffier.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 16 november 2021.

*

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

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voorliggende voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt ertoe om, enerzijds, instemming te verlenen met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, gedaan te Canberra op 23 november 2012 (hierna: de Overeenkomst) (artikel 2 van het voorontwerp) en, anderzijds, voorafgaande instemming te verlenen met de wijzigingen aan de bijlage bij de Overeenkomst die met toepassing van artikel 18 ervan worden aangenomen (artikel 3).

BEVOEGDHEID

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

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

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

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

‘Teneinde het passief weg te werken gingen de leden van de ICBB ten uitzonderlijke titel akkoord met de ondertekening door de federale staat van de geparafeerde maar nog niet ondertekende bilaterale luchtvaartakkoorden (volgens

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

² *Parl.St.* Kamer 2018-19, nr.54-3403/1, 12 tot 21.

formule 5), voor zover deze akkoorden na hun ondertekening beschouwd worden als gemengde verdragen. Voor de nieuwe bilaterale luchtvaartakkoorden wordt de geëigende procedure, t.t.z. de werkgroep gemengde verdragen, gevolgd voor de bepaling van het karakter.”^(...)

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

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

Die opmerking gaat ook op voor het voorliggende voorontwerp van instemmingsdecreet.

OVEREENSTEMMING MET HET EUROPEES RECHT

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

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

Bij verordening (EG) nr. 847/2004 zijn procedures ingesteld met betrekking tot de samenwerking tussen de Europese Commissie en de lidstaten die het mogelijk maken die bevoegdheidsverdeling in acht te nemen bij de onderhandelingen over en het sluiten van bilaterale overeenkomsten betreffende het luchtvervoer met derde landen.

De adviesaanvrager dient erop toe te zien dat de procedures die ingesteld zijn bij verordening (EG) nr. 847/2004, wel degelijk worden gevolgd.

PROCEDURE TOT WIJZIGING VAN DE OVEREENKOMST

5.1. Artikel 18 van de Overeenkomst voorziet in procedures tot wijziging van de Overeenkomst.

5.2. Zoals de afdeling Wetgeving van de Raad van State in het verleden reeds heeft onderstreept, is het voor de decreetgever weliswaar niet onmogelijk om met zulke toekomstige wijzigingen van een internationaal verdrag in te stemmen, op voorwaarde dat aan bepaalde

voorwaarden is voldaan. Zo heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in verband met het Verdrag van Lissabon inzonderheid het volgende opgemerkt:

“Bij deze bepalingen wordt aan Europese organen de bevoegdheid opgedragen om een aantal bepalingen te wijzigen zonder goedkeuring van de lidstaten overeenkomstig hun respectieve grondwettelijke bepalingen. België en de deelentiteiten ervan zouden dus gebonden kunnen zijn door een wijziging van het Verdrag zonder dat de bevoegde wetgevende vergaderingen daar uitdrukkelijk mee hebben ingestemd.³ De omstandigheid dat, desgevallend, de besluiten van de Europese Raad of van de Raad met eenparigheid van stemmen moeten worden genomen, doet niets af aan die vaststelling.⁴

Zowel het Hof van Cassatie⁵ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁶ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het is vereist dat de Wetgevende Kamers en, in voorkomend geval, de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen⁷ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.”⁸

5.3. Uit artikel 18, eerste en derde lid, blijkt dat wijzigingen van de Overeenkomst kunnen worden overeengekomen na mondeling of schriftelijk overleg tussen de partijen en dat deze wijzigingen van kracht worden nadat ze door een uitwisseling van diplomatieke nota's zijn bevestigd.

³ Voetnoot 57 van het geciteerde advies: Zie de toepasselijke teksten onder bovenvermeld nr. [23] (...).

⁴ Voetnoot 58 van het geciteerde advies: De meeste “overbruggingsclausules” bepalen dat de besluiten met eenparigheid van stemmen worden vastgesteld. Dit is echter niet het geval met de besluiten waarvan sprake is in de artikelen 98, 107, lid 2, c), 129, lid 3, 281, tweede alinea, en 300, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

⁵ Voetnoot 59 van het geciteerde advies: Cass., 19 maart 1981, *Arr. Cass.*, 1980-1981, 808; *J.T.*, 1982, 565, en noot J. VERHOEVEN; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

⁶ Voetnoot 60 van het geciteerde advies: Zie onder meer advies 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl. St. Senaat*, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl. St. W.G.R.*, 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl. St. Senaat*, 2004-2005, nr. 957/1).

⁷ Voetnoot 61 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

⁸ Advies 44.028/AV van 29 januari 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juni 2008 ‘houdende instemming met het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met de Slotakte, gedaan te Lissabon op 13 december 2007’, opmerking 28, *Parl.St. Senaat* 2007-08, nr. 4-568/1, 355-356; zie eveneens advies 51.151/VR van 3 april 2012 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 20 juni 2012 ‘houdende instemming met het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012’, *Parl.St. Senaat* 2011-12, nr. 5-1598/1, 40-41, onder “Algemene opmerkingen”, punt 1.2.

Gelet op het ruime toepassingsgebied ervan, dat betrekking heeft op elke wijziging van welke bepaling ook van de Overeenkomst, kunnen het eerste en het derde lid slechts aanvaard worden indien ze aldus begrepen worden dat, alvorens de wijzigingen die in de Overeenkomst aangebracht worden het voorwerp uitmaken van de in het derde lid bedoelde diplomatieke notawisseling, die wijzigingen overeenkomstig artikel 167, § 3, van de Grondwet de voorafgaande instemming van het Vlaams Parlement moeten hebben verkregen.

5.4. Wat de wijzigingen betreft die met toepassing van artikel 18, eerste en derde lid, in de Overeenkomst aangebracht worden, moet bovendien opgemerkt worden:

- dat die overeenkomsten, net zoals de Overeenkomst die erbij gewijzigd of aangevuld wordt, gemengd van aard zijn (federale overheid/gewesten);
- dat bij het tot stand komen ervan de procedures die bij de voormelde verordening (EG) nr. 847/2004 ingesteld zijn, moeten worden nageleefd;
- dat ze, net zoals de Overeenkomst, bekendgemaakt moeten worden in het Belgisch Staatsblad.⁹

5.5. Artikel 3 van het voorontwerp beperkt zich ertoe voorafgaande instemming te geven met de wijzigingen aan de bijlage bij de Overeenkomst die met toepassing van het voormelde artikel 18, lid 1, ervan worden aangenomen.

In de bijlage bij de Overeenkomst worden de routeschema's gedefinieerd waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen gemachtigd zijn om internationaal luchtvervoer uit te voeren (afdeling 1), en wordt in operationele flexibiliteit voorzien bij het exploiteren van deze routes (afdeling 2) evenals in de mogelijkheid om op het even welk punt van deze routes het aantal of de omvang van de ingezette luchtvaartuigen te wijzigen (afdeling 3).

Gelet op het duidelijk begrensde voorwerp van de wijzigingen aan de bijlage waaraan artikel 3 van het voorontwerp instemming verleent, doet de voorafgaande instemming van het Vlaams Parlement met deze wijziging geen principieel probleem rijzen.¹⁰

⁹ Zie in deze zin adv.RvS 57.108/VR van 10 maart 2015 over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013', met verwijzing naar adv.RvS 50.621/3 van 13 december 2011 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juli 2013 'houdende instemming met het Verdrag betreffende de bescherming en de bevordering van de diversiteit van cultuuruitingen, en met de Bijlage, aangenomen te Parijs op 20 oktober 2005' (*Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2025/1, 26-28); adv.RvS 54.630/VR van 14 januari 2014 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 25 april 2014 'houdende instemming met het akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Albanië betreffende het internationaal wegvervoer, ondertekend in Tirana op 25 april 2006' (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2444/1, 27-35).

¹⁰ Zie in die zin adv.RvS 57.108/VR van 10 maart 2015 over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Democratische Republiek Congo betreffende het luchtvervoer, opgemaakt te Kinshasa op 2 februari 2013', opmerking 4.3, met verwijzing naar adv.RvS 37.954-37.970-37.977-37.978/AV van 15 februari 2005 over:

- een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 juni 2006 'houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004' (37.954/AV) (*Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 358/1, 64;

Artikel 18 van de Overeenkomst maakt het echter wel mogelijk dat wijzigingen worden aangenomen waarmee het Vlaams Parlement het eventueel niet eens is. Om het Vlaams Parlement de mogelijkheid te bieden om aan de regering duidelijk te maken dat het niet eens is met een bepaalde wijziging, zou artikel 3 van het voorontwerp aangevuld kunnen worden met een bepaling waarin voorzien wordt in de verplichting voor de regering om elke wijziging die zij niet uitdrukkelijk heeft aanvaard binnen een bepaalde termijn aan het parlement mee te delen. Die bepaling zou als volgt kunnen luiden:

“De Vlaamse Regering meldt elk ontwerp van wijziging zo spoedig mogelijk aan het Vlaams Parlement.

Het Vlaams Parlement kan binnen een termijn van drie maand na de mededeling van de Vlaamse Regering, vermeld in het tweede lid, zich in afwijking van het eerste lid ertegen verzetten dat deze wijziging volkomen gevolg zal hebben.”

Ten slotte gelden de opmerkingen die hierboven onder punt 5.4 gemaakt zijn eveneens voor de wijzigingen die met toepassing van artikel 18 in de bijlage bij de Overeenkomst aangebracht worden.

BEKENDMAKING VAN DE NORMEN WAARNAAR DE OVEREENKOMST VERWIJST

6. In de Overeenkomst is herhaaldelijk sprake van het Verdrag “inzake de Internationale Burgerluchtvaart”, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 (hierna genoemd: het Verdrag van Chicago) of naar de bijlagen ervan.

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

In dit verband dient erop te worden gewezen dat die bepalingen, volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, in beginsel niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen.¹¹

Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, zou alleen dan geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die

- een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.970/AV) (*Parl.St.* Ver.Verg.Gem.Gem.Comm. 2004-05, nr. B-30/1, 25;

- een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.977/AV) (*Parl.St.* Br.Parl. 2004-05, nr. A-128/1, 25;

- een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.978/AV) (*Parl.St.* Senaat 2004-05, nr. 3-1091/1, 539.

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

wijzigingen¹² bekendgemaakt moeten worden of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking¹³ voorzien had, wat thans niet het geval is^{14, 15}.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN INSTEMMINGSDECREET

7. Het verdrag waaraan instemming wordt verleend, is luidens het opschrift ervan de “overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, gedaan te Canberra op 23 november 2012”.

Dit opschrift moet inderdaad overgenomen worden in artikel 2 van het voorontwerp. Er wordt echter nogmaals op gewezen dat verdragen weliswaar gesloten worden door de bevoegde organen van de uitvoerende macht, maar dat deze dit doen namens de rechtspersonen waarvan ze de uitvoerende macht vormen of waarvoor ze optreden. In het onderhavige geval zijn de verdragsluitende partijen derhalve het Koninkrijk België en het Gemenebest van Australië (en dus niet de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië).

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Wilfried VAN VAERENBERGH

¹² Regels uitgevaardigd door organen van internationale instellingen kunnen immers in het interne recht bindend verklaard worden doordat ze bekendgemaakt zijn in het publicatieblad dat door die instellingen uitgegeven wordt, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, “L’application du droit international par le juge administratif”, *APT* 1998, 95). Zie evenwel adv.RvS 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 ‘houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in ‘s-Gravenhage op 17 juni 2008’, *Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66.

¹³ Zie in dat verband adv.RvS 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 ‘betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart’, *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 53-3381/001, 12-13.

¹⁴ Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS (7e kamer) 10 juni 2005, nr. 145.819, *NV Heli Service Belgium*.

¹⁵ Over de noodzaak om hieromtrent internationaalrechtelijk of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een specifieke wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden: zie adv.RvS 64.087/2/V over een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met het Akkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van Australië betreffende de luchtdiensten, en zijn bijlage, gedaan te Canberra op 23 november 2012’, opmerking 2.

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

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

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Australië betreffende de luchtdiensten, gedaan te Canberra op 23 november 2012, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen aan de bijlage bij de overeenkomst, die met toepassing van artikel 18, lid 1, van de overeenkomst tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Australië betreffende de luchtdiensten, gedaan te Canberra op 23 november 2012, aangenomen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel, 10 december 2021.

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

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGEN:

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

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 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;

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) “grondaafhandeling”: 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 niet de overeengekomen diensten uit te baten in overeenstemming met de voorwaarden die volgens deze Overeenkomst zijn vastgesteld; of

(d) de andere Overeenkomstsluitende Partij niet 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-, luchtnavigatie- 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 invoerbepkeringen, 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 Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende 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 Overeenkomstsluitende 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 Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende 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 Overeenkomstsluitende Partij worden bewaard, mogen worden uitgeladen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende 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

Handelsopportuniteiten

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

ROUTESCHEMA

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.

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA
RELATING TO AIR SERVICES

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM
AND
THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA
RELATING TO AIR SERVICES**

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM

AND

THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA

(hereinafter, “the Contracting Parties”);

BEING Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

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

DESIRING to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive services;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1**Definitions**

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) “aeronautical authorities” means in the case of Belgium, the Federal Public Service Mobility and Transport, and in the case of Australia, the Department of Infrastructure and Transport, or in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (b) “agreed services” means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 3, paragraph 1 (c) of this Agreement;
- (c) “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- (d) “air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) “airline” or “air carrier” means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (f) “airlines of the Kingdom of Belgium” shall be understood as referring to airlines designated by the Kingdom of Belgium;
- (g) “capacity” is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies), or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route or section of a route during a specific period;
- (h) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties; and
 - ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- (i) “designated airline” means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement;
- (j) “EU Treaties” shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;
- (k) “ground-handling” includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- (l) “ICAO” means the International Civil Aviation Organization;
- (m) “intermodal air transportation” means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

- (n) “international air transportation” means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (o) “marketing airline” means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- (p) “Member State” means a Member State of the European Union;
- (q) “Nationals of Member States”, in the case of Belgium, shall be understood as referring to nationals of European Union Member States;
- (r) “operating airline” means an airline that operates an aircraft in order to provide air transportation – it may own or lease the aircraft;
- (s) “Operating Licence” means an authorisation granted by the competent licensing authority to an airline, permitting it to provide air services as stated in the operating licence;
- (t) “slots” means the right to schedule an aircraft movement at an airport;
- (u) “stop for non-traffic purposes” has the meaning assigned to it in Article 96 of the Convention;
- (v) “tariffs” means any price, fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in international air transportation, including transportation on an intra-or interline basis, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such price, fare, rate or charge;
- (w) “territory” has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and
- (x) “user charges” means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services.

ARTICLE 2

Designation, Authorisation and Revocation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels. Designation shall not be required for airlines exercising the rights provided for in Article 3, paragraph 1(a) and 1(b).
2. On receipt of such a designation, and of applications from designated airlines, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, each Contracting Party shall, subject to paragraphs 3 and 4 grant the appropriate authorizations and permissions with minimal procedural delay, provided that:
 - (a) In the case of an air carrier designated by the Kingdom of Belgium:
 - i) The air carrier is established in the territory of the Kingdom of Belgium under the EU Treaties and has a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law; and

- ii) Effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - iii) The air carrier has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the valid Operating Licence; and
 - iv) The air carrier is owned directly or through majority ownership and is effectively controlled by Member States, and/or nationals of Member States and/or by the Republic of Iceland, the principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway and the Swiss Confederation and/or nationals of such other states.
- (b) In the case of an air carrier designated by Australia:
 - i) Australia has and maintains effective regulatory control of the air carrier; and
 - ii) that airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of Australia; and
 - iii) that airline is established in the territory of Australia and is licensed as an Australian airline.
- 3. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where:
 - (a) (A) in the case of an air carrier designated by the Kingdom of Belgium:
 - (i) the air carrier is not established in the territory of the Kingdom of Belgium under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the air carrier does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received its Operating Licence; or
 - (iv) the air carrier is not owned directly or through majority ownership and is not effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by the Republic of Iceland, the principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway and the Swiss Confederation and/or nationals of those states; or
 - (v) the air carrier is already authorised to operate under a bilateral agreement between Australia and another Member State and Australia can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on the third or fourth or fifth freedom traffic rights imposed by that other agreement; or
 - (vi) the air carrier holds an Air Operators Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between Australia and that Member State and Australia can demonstrate that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the designated air carrier(s) of Australia;
 - (B) in the case of an air carrier designated by Australia:
 - (i) Australia is not maintaining effective regulatory control of the air carrier; or
 - (ii) it is not incorporated and does not have its principal place of business in Australia; or

- (iii) it is not established in the territory of Australia and is not licensed as an Australian airline.
 - (b) that air carrier has failed to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights;
 - (c) that air carrier has otherwise failed to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - (d) the other Contracting Party has failed to comply with or apply the Safety and Security standards in accordance with Articles 6 and 7 of this Agreement.
4. In exercising its right under paragraph 3, and without prejudice to its rights under sub-paragraph 3 (a) (A) (v) and (vi) of this Article, Australia shall not discriminate between air carriers of Member States on the grounds of nationality.
 5. Without prejudice to the provisions under Articles 6 (Safety) and 7 (Aviation Security) and unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in this Article are essential to prevent further infringement of the laws and regulations, the rights established by paragraph 3 of this article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party, in accordance with Article 17 of this Agreement.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the respective designated airlines of the other Contracting Party:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - (c) the rights for designated airlines, to operate services on the route specified in Annex 1 and to make stops in its territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, separately or in combination, hereinafter called the “agreed services”; and
 - (d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Airlines of either Contracting Party other than the designated airlines shall be ensured the rights specified in sub-paragraphs 1(a) and (b) above.
3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the rights to uplift and discharge between points in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for remuneration or hire.

ARTICLE 4**Application of Laws**

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall apply to such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Contracting Party's airlines.
3. Neither Contracting Party shall give preference to its own nor any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine, postal and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose may be subject to examination in respect of aviation security, narcotics control and immigration requirements, or in other special cases where such examination is required having regard to the laws and regulations of the relevant Contracting Party and to the particular circumstances.
5. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 5**Recognition of Certificates**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Kingdom of Belgium, European Union laws and regulations, and still in force shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the ICAO, the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Contracting Party.

ARTICLE 6**Safety**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party shall then take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 2 of this Agreement (Designation, Authorisation and Revocation).
3. Paragraphs 4 to 7 of this Article supplement paragraphs 1 to 2 of this Article and the obligations of the Contracting Parties under Article 33 of the Convention.
4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of an airline or airlines of one Contracting Party, on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of a search by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft. The purpose of the examination is to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.
5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 4 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 5 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

7. Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
8. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 7 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
9. Where the Kingdom of Belgium has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State, the rights of Australia under Articles 5 and 6 shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

ARTICLE 7

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other multilateral agreement relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or in the case of the Kingdom of Belgium, operators of aircraft which are established in the territory under the EU Treaties and have valid Operating Licenses in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Contracting Party may request consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

4. Such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Each Contracting Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities), for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be mutually determined by the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations, or such other period as may be agreed upon between the Contracting Parties, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 8

User Charges

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the designated airline(s) of either Contracting Party only on the basis that they are reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned amongst categories of users.
2. Reasonable charges reflect, but do not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the facilities and services. This may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made should be provided on an efficient and economic basis. For charges to be non-discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on a Contracting Party's own airlines operating similar international services.

3. The Contracting Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article.
4. Increased or new charges should only follow adequate consultations between the competent charging authorities and the airlines. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to airlines to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 9

Statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require a designated airline of the other Contracting Party to provide statements of available statistics related to the traffic carried by that airline on services performed under this Agreement.
2. The aeronautical authorities of each Contracting Party may determine the nature of the statistics required to be provided by designated airlines under the above paragraph, and shall apply these requirements on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 10

Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated in international air transportation by the airlines of each Contracting Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts, normal aircraft equipment and other items intended for or used solely in connection with the operation or for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt, provided such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported.
2. (a) Provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of international air transportation by the airline concerned, the following items shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by an airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to an airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
 - i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and products destined for sale to, or use by, passengers during flight);
 - ii) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies; and
 - iii) spare parts including engines.
- (b) These exemptions shall apply even when these items are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. Aircraft stores intended for use on the airlines' services may, in any case be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Contracting Party.
5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from the other Contracting Party.
6. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 11

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine freely its own tariffs for the transportation of passengers, their baggage, and cargo.
2. Unless required by national laws and regulations, tariffs charged by designated airlines shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Contracting Party.

ARTICLE 12

Capacity

1. The designated airlines of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services in accordance with this Agreement.
2. In the operation of the agreed services, the capacity which may be provided by the designated airlines of each Contracting Party shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement of such services by the airlines concerned and from time to time thereafter.

3. The designated airlines shall not later than thirty-five (35) days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs, and subsequent amendments, to the aeronautical authorities of each Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party. The flight programs should include the type of service, the aircraft to be used, frequencies and schedules.

ARTICLE 13

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Contracting Party shall have the following rights in the territory of the other Contracting Party:
 - (a) the right to establish offices, including offline offices, for the promotion, sale and management of air transportation;
 - (b) the right to engage in the sale and marketing of air transportation to any person directly and, at its discretion, through its agents or intermediaries, using its own transportation documents; and
 - (c) the right to use the services and personnel of any organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party.
2. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, the airlines of each Contracting Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation. Consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.
3. The airlines of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely convertible currencies. Each airline shall have the right to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.
4. The airlines of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

5. The airlines of each Contracting Party shall be permitted to conduct international air transportation using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided only that the operating aircraft and crew meet the applicable operating and safety standards and requirements.

ARTICLE 14

Ground Handling and Slots

1. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, including in the case of the Kingdom of Belgium, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground-handling (“self-handling”) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide for ground-handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.
2. The Contracting Parties recognise that to give effect to the rights and entitlements embodied in the Agreement the airlines of each Contracting Party must have the opportunity to access airports in the territory of the other Contracting Party on a non-discriminatory basis.
3. In respect of the allocation and grant of slots to airlines at their national airports, each Contracting Party will:
 - (a) in accordance with local slot allocation rules, procedures or practices which are in effect or otherwise permitted, ensure that the airlines of the other Contracting Party:
 - i) are permitted fair and equal opportunity to secure slots; and
 - ii) are afforded no less favourable treatment than any other airline in securing slots; and
 - (b) ensure that in the event of any arrangement, procedure or practice which is either established with any third party in relation to the grant of slots to the airlines of that party or is otherwise permitted for a particular foreign international airline or airlines, such opportunities are extended to the airlines of the other Contracting Party.
4. The terms of paragraph 3 of this Article will be subject to the provisions of any laws or regulations introduced by either Contracting Party, or in the case of the Kingdom of Belgium in conformity with European Union Law, for the allocation of slots at their national airports.

ARTICLE 15**Intermodal Services**

The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with international air transport, any surface transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code share, with other surface carriers, subject to the provisions of any laws and regulations in force in the territory of the Contracting Party concerned. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTICLE 16**Application of Competition Laws**

1. The competition laws of each Contracting Party, including in the case of the Kingdom of Belgium European Union laws and regulations, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Contracting Party on a non-discriminatory basis.
2. Without limiting the application of competition and consumer law by either Contracting Party, if the aeronautical authorities of either Contracting Party consider that the airlines of either Contracting Party are being subjected to discrimination or unfair practices in the territory of either Contracting Party, they may give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations between the aeronautical authorities shall take place in accordance with Article 17 of this Agreement unless the first Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.
3. Notwithstanding anything in paragraphs 1 to 2 above, this Article does not preclude unilateral action by the airlines or the competition authorities of either Contracting Party.

ARTICLE 17**Consultations**

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Articles 2 (Designation, Authorisation and Revocation), 6 (Safety) and 7 (Aviation Security) of this Agreement, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually determined.

ARTICLE 18**Amendment of Agreement**

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.
2. If a general multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of that convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 of this agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.
3. Any amendment or revision agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 19**Settlement of Disputes**

1. In case of dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, with the exception of any dispute concerning the application of national competition laws, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled by negotiations between the Contracting Parties.
3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on, for an advisory opinion or a binding decision as the Contracting Parties may agree, or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators.
4. Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of thirty (30) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within thirty (30) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

5. Except as otherwise determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within thirty (30) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within thirty (30) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.
6. The tribunal shall attempt to give a written award within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The award shall be taken by a majority vote.
7. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the award within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.
8. The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
9. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Contracting Parties.
10. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with an award under paragraph 8 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 20

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to ICAO. The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Contracting Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of notice by the Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Contracting Parties before the end of this period.
2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

ARTICLE 21

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with ICAO.

ARTICLE 22**Entry into Force**

This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other in writing through diplomatic channels that their respective requirements for the entry into force of this Agreement have been satisfied.

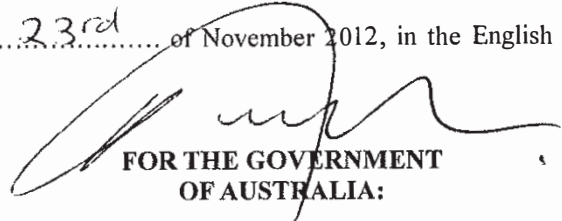
IN WITNESS THEREOF, the undersigned, duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Agreement.

DONE at CANBERRA....., this 23rd..... of November 2012, in the English language.

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

Stu de her.

**FOR THE GOVERNMENT
OF AUSTRALIA:**



ANNEX 1**Section 1****ROUTE SCHEDULE**

The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

Route for the designated airlines of the Kingdom of Belgium:

Points in the Kingdom of Belgium	Intermediate Points	Points in Australia	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

Route for the designated airlines of Australia:

Points in Australia	Intermediate Points	Points in the Kingdom of Belgium	Beyond Points
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. The designated airlines of each Contracting Party may at their option omit points on any of the above routes provided that the services commence or terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. The traffic rights which may be exercised by the designated airlines at intermediate and beyond points on the above routes shall be jointly determined between the aeronautical authorities from time to time.
3. Between points in the territory of the other Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party may only exercise own stopover rights.

Section 2**OPERATIONAL FLEXIBILITY**

Subject to Section 1 of this Annex, the designated airlines of each Contracting Party may, on any or all services and at the option of each airline:

- (a) perform services in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) transfer passengers, their baggage, cargo and mail from any aircraft to any other aircraft at any point on the route,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry passengers, their baggage, cargo and mail otherwise permissible under this Agreement.

The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to enter into code share, blocked space or other cooperative marketing arrangements with other airlines. The extent to which designated airlines can enter into code share, blocked space or other cooperative marketing arrangements with other airlines shall be such as decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Section 3**CHANGE OF GAUGE**

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, any designated airline(s) shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated.