

Annexe

TABLEAU DES ROUTES

Joint à l'Accord relatif au Transport aérien entre le Gouvernement de la République slovaque et le Gouvernement du Royaume de Belgique/

1. Section

Les entreprises de transport aérien désignées par les Autorités aéronautiques de la République slovaque sont autorisées à exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-après :

Points en Slovaquie	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Tous	Tous	Tous	Tous

2. Section

Les entreprises de transport aérien désignées par les Autorités aéronautiques du Royaume de Belgique sont autorisées à exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-après :

Points en Belgique	Points intermédiaires	Points en Slovaquie	Points au-delà
Tous	Tous	Tous	Tous

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues ou aussi les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.

Bijlage

ROUTETABEL

Bijgevoegd aan de Overeenkomst inzake Luchtvervoer tussen de Regering van de Republiek Slowakije en de Regering van het Koninkrijk België :

1. Sectie

De luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Luchtvaartautoriteiten van de Republiek Slowakije, hebben het recht luchtdiensten uit te voeren op de hierna gespecificeerde routes.

Punten in Slowakije	Tussenliggende punten	Punten in België	Verder gelegen punten
Alle	Alle	Alle	Alle

2. Sectie

De luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de luchtvaartautoriteiten van het Koninkrijk België, hebben het recht luchtdiensten uit te voeren op de hierna gespecificeerde routes.

Punten in België	Tussenliggende punten	Punten in Slowakije	Verder gelegen punten
Alle	Alle	Alle	Alle

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen op de overeengekomen routes, bij onverschillig welke vlucht, één of meerdere punten weglaten of ze in een andere volgorde bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land van hun nationaliteit.

**SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,
COMMERCE EXTERIEUR
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT**

F. 2003 — 4097

[C — 2003/15157]

22 AVRIL 2003. — Loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République tchèque relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 6 avril 1998 (1) (2)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République tchèque relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 6 avril 1998, sortiront leur plein et entier effet.

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING**

N. 2003 — 4097

[C — 2003/15157]

22 APRIL 2003. — Wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van de Tsjechische Republiek en de Regering van het Koninkrijk België inzake luchtvervoer, gedaan te Brussel op 6 april 1998 (1) (2)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. De Overeenkomst tussen de Regering van de Tsjechische Republiek en de Regering van het Koninkrijk België inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 6 april 1998, zullen volkomen gevolg hebben.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 22 avril 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
L. MICHEL

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Vu et scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,
M. VERWILGHEN

Notes

(1) *Session 2002-2003.*

Sénat.

Documents.

Projet de loi déposé le 18 octobre 2002, n° 2-1321/1.

Rapport, n° 2-1321/2.

Texte adopté par la Commission, n°.

Annales parlementaires.

Discussion, séance du 12 décembre 2002.

Vote, séance du 12 décembre 2002.

Chambre

Documents.

Projet transmis par le Sénat, n° 50-2204/1.

Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 50-2204/2.

Annales parlementaires.

Discussion, séance du 13 février 2003.

Vote, séance du 13 février 2003.

(2) Ce Traité est entré en vigueur le 23 juin 2003.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 22 april 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,
L. MICHEL

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Gezien en met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
M. VERWILGHEN

Nota's

(1) *Zitting 2002-2003.*

Senaat.

Documenten.

Ontwerp van wet ingediend op 18 oktober 2002, nr. 2-1321/1.

Verslag, nr. 2-1321/2.

Tekst aangenomen door de Commissie, nr.

Parlementaire Handelingen.

Bespreking, vergadering van 12 december 2002.

Stemming, vergadering van 12 december 2002.

Kamer

Documenten.

Tekst overgezonden door de Senaat, nr. 50-2204/1.

Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning te bekrachtiging voorgelegd, nr. 50-2204/2.

Parlementaire Handelingen.

Bespreking, vergadering van 13 februari 2003.

Stemming, vergadering van 13 februari 2003.

(2) Dit Verdrag is in werking getreden op 23 juni 2003.

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC
AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM**

The Government of the Kingdom of Belgium,
and

The Government of the Czech Republic

hereinafter referred to as Contracting Parties;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of developing air services between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

(a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Article 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties:

(b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport and Communications and, in the case of the Kingdom of Belgium, the Ministry of Communications, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised the said aeronautical authorities:

(c) the term "designated airline" means the airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorised in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the agreed services on the routes specified in conformity with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement;

(d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

(e) the terms "agreed service" and "specified route" mean international scheduled air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage and cargo, including mail, separately or in combination:

(f) the term "capacity" in relation to agreed services means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route:

(g) the term "computer reservation system" (CRS) means a computerised system that provides information about airline schedules, seat/space availability, fares/rates and related services, through which reservations can be made and/or tickets can be issued and sold and which make some or all of these facilities available to travel and cargo agents;

(h) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise.

Article 2

Traffic Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating international air services by a designated airline or airlines over the routes specified in the appropriate section of the Annex. Such services and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.

(2) Subject to the provisions of this Agreement the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;

(c) to embark and disembark in the territory of the other Contracting Party at points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from point(s) in the territory of the first Contracting Party; and

(d) to embark and disembark in the territory of the third countries at the points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex.

(3) The airline of each Contracting Party, other than those designated under Article 4 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (2) (a) and (b) of this Article.

(4) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation and Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline for the purpose of operating the agreed services for such a Contracting Party and to withdraw the designation of the airline or to substitute another airline for the one previously designated. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(2) The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraph (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

(4) Aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that a substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Contracting Party or in nationals of its State.

(5) When an airline has been designated and authorised in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that tariffs and timetables established in accordance with the provisions of Articles 13 and 15 of this Agreement are in force in respect of these services.

Article 4

Revocation and Suspension of Rights

(1) Aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement of the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if the said airline:

(a) fails to prove before the aeronautical authorities of that Contracting Party ability to fulfil the conditions under the laws and regulations applied by these authorities in conformity with the provisions of the Convention; or

(b) cannot prove that a substantial ownership and effective control are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of its State; or

(c) fails to comply with or has infringed the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or

(d) fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed by this Agreement.

(2) Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities, such consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either aeronautical authorities.

Article 5

Application of Laws, Regulations and Procedures

(1) The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to admission to, flying within or departure from its territory of an aircraft of its designated airline engaged in international air navigation, or to the operation or navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft after entering or departing from or while within the territory of that Contracting Party.

(2) The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to admission to, stay in, transit through, or departure from its territory of passengers, crews, baggage, and cargo including mail, such as laws, regulations and procedures relating to entry, exit, passports, customs, currency and health or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.

(3) In the application of its customs, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over the airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

Article 6

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.

(2) 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 September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

(3) 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 the security of civil aviation.

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as annexes to the Convention 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 and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the territory of that other Contracting Party.

(6) 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.

(7) Each Contracting Party shall also give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable security measures to meet a particular threat.

(8) 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.

(9) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one (1) month of the date of such request shall constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of a month period.

Article 7

Recognition of Certificates and Licenses

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates and licenses are at least equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention.

(2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party or by the other State.

Article 8

Customs Duties and Other Charges

(1) Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.

(2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; and
- (c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations

(4) The exemptions provided for by this article shall also be available where the designated airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this article.

(5) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant relief from value added tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to the airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its operation of the international air services. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

Article 9

Use of Airports and Aviation Facilities

(1) The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports, air navigation and other facilities shall not be higher than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar international air services.

(2) In the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over the airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

Article 10

Direct Transit

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, except in respect of security provisions referred to in Article 6 of this Agreement and prevention of trafficking of narcotic drugs and substances, to no more than a simplified control. Baggage and freight in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges. This article shall not preclude a Contracting Party member of the Schengen Arrangements to fulfil its obligation.

Article 11

Safe of Services and Transfer of Funds

(1) Subject to appropriate authorisation in accordance with the respective national laws and regulations and on the basis of reciprocity, the designated airline of one Contracting Party shall be free to sell its air transport services in the territory of the other Contracting Party; either directly or at its discretion through its agents, and any person shall be free to purchase such transportation in the local currency or in any freely convertible currency authorised by foreign exchange regulations in force in that territory.

(2) The designated airline of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party in a freely convertible currency. The transfer shall be made in accordance with the foreign exchange regulations in force in the territory of this other Contracting Party at the actual foreign exchange market rate applicable on the day the transfer is made. Actual transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

(3) In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

Article 12

Tariffs

(1) The term "tariff" referred hereinafter means the prices or charges to be paid for carriage of passengers, baggage and cargo (excluding remuneration's and conditions for the carriage of mail) and the conditions under which those prices and charges apply, including commissions to be paid on the carriage for agency services, charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines and also include any significant benefits provided in association with the carriage.

(2) The tariffs to be applied by the designated airline of a Contracting Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), commission rates, reasonable profit, tariffs of other airlines and other commercial consideration in the market place. The Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or are predatory.

(3) The tariffs shall, wherever possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after discussion as required with their respective governments and, if applicable, consultation with other airlines. Such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of appropriate international tariff co-ordination mechanism. Failing any bilateral or multilateral agreement, each designated airline may develop tariffs individually.

(4) Aeronautical authorities of each Contracting Party may require filing of tariffs proposed by the designated airline of the other Contracting Party for carriage on the specified routes to or from its territory and for carriage over that specified routes to and from the third countries, together with a relevant Justification. Such filing shall be made at least forty-five (45) days before the proposed date of introduction. In individual cases this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(5) The tariffs for one way or round trip carriage to be charged by the designated airlines on the specified routes and for the carriage over that specified routes to the third countries shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the point of departure and of commencement of the whole Journey point of departure and of commencement of the whole journey is situated.

(6) For carriage between the territories of the Contracting Parties, aeronautical authorities of each Contracting Party shall permit the designated airline of the other Contracting Party to match any tariff, including those established by a combination of compatible tariffs, currently authorised for application by an airline of either Contracting Party or of a third State for comparable service between the same points, including charter prices.

(7) Approval of the tariffs may be given expressly to the airline filing the tariffs. However if the aeronautical authorities concerned have not given in writing to the airline concerned and to the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of disapproval within the twenty-one (21) days from the date of submission, the tariffs concerned shall be considered approved. In the event of the period of submission being reduced in accordance with paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval shall be given be reduced accordingly.

(8) Pending a decision by the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned, designated airlines may undertake marketing, advertising and sales at the proposed tariffs for carriage to be commenced on or after the proposed date of effectiveness, provided that they are qualified as being "subject to government approval". Under no circumstances are advertising or sales to be undertaken prior to filing the proposed tariffs with aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(9) Aeronautical authorities of each Contracting Party may request consultation regarding any tariff of an airline of either Contracting Party for services covered by this Agreement. Such consultation shall be held not later than twenty-one (21) days after delivery of the request. If no agreement is reached, the decision of the Aeronautical Authorities of the Contracting Party in whose territory the carriage originates shall prevail.

(10) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force unless withdrawn by the airline concerned, or until the due expiry date, if any, or until a new tariff has been approved. The tariff concerned may be extended beyond the original expiry date with the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned. However a tariff shall not be prolonged for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

(11) Aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to investigate violations of tariffs and sales conditions by the airline, passenger or freight agent, tour organiser or freight forwarder.

Article 13

Capacity

(1) The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall be approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties on the basis of the principle of fair and equal opportunity.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and/or cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline. Provision of the carriage of passengers and/or cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States, other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

Article 14

Timetables

(1) The airline designated by one Contracting Party shall file to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least forty-five (45) days in advance the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity.

(2) Any subsequent changes to the approved timetables of the designated airline of one Contracting Party, except change of type of aircraft due to operational reasons, shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 15

Airline Representation

(1) The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representative and commercial, technical and other specialist staff reasonably required for the operation of the agreed services.

(2) The representative and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.

(3) Subject to the laws and regulations in force in the respective territory, the designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party an office or offices for promotion of air transportation and sale of the air transportation services.

(4) Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, and with the minimum delay, grant the necessary employment authorisation, visas or other similar documents to the representative and staff referred to in paragraph (1) and (2) of this Article in order to facilitate his functions.

Article 16

Ground Handling

(1) On the basis of reciprocity each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party right to select in the territory of the other Contracting Party for the provision, in whole or in part, of ground handling services any agent from competing handling agents, authorised by the competent authorities of the other Contracting Party to provide such services.

(2) In addition to paragraph (1) of this Article each designated airline may perform its own ground handling with respect to the passenger check-in operations. This right will only be subject to constraints resulting from requirements of airport safety and security and does not include airside ground handling services. Where safety and security consideration preclude own ground handling specified in this paragraph, such ground handling services shall be available without preference or discrimination to any airline engaged in similar international air services.

Article 17

Computer Reservation System

(1) The Contracting Parties agree, that the computer reservation system (CRS) shall, in their respective territories, be operated so, that:

(a) the interest of consumers of air transport products are protected from any misuse of CRS information, including misleading presentation there; of

(b) the designated airline of a Contracting Party and the airlines agents have unrestricted and non-discriminatory access to, and use of CRSs in the territory of the other Contracting Party;

(c) the CRS Code of Conduct applicable in the territory of each Contracting Party, or when does not exist, the Resolution on a Code of Conduct for the Regulation and Operation of CRSs, adopted by the ICAO Council, applies to the distribution of international passenger and cargo service products.

(2) A Contracting Party guarantees free and unimpaired access in its territory to the CRS chosen as its primary system by the designated airline of the other Contracting Party. Neither Contracting Party will, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS chosen by the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline.

Article 18

Provision of Information

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause their designated airline to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic statements of statistics or other similar information related to traffic carried by the designated airline on the routes specified in this Agreement as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of agreed services.

Article 19

Consultations

(1) In the spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall have from time to time communication, which may be through discussion or by correspondence, to ensure close collaboration in all matters affecting the implementation of this Agreement.

(2) Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the delivery of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 20

Amendments

(1) If either of the Contracting Parties consider it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment, if agreed between the Contracting Parties, shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes. The date of exchange of notes will be the date of delivery of the latter of these two notes.

(2) Amendments to the Annex of this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon by the said authorities and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(3) In an event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform with the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

Article 21

Settlement of Disputes

(1) In case of dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, 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 dispute cannot be settled in accordance with paragraph (2) above, each Contracting Party may submit the dispute to an arbitral tribunal.

(4) Such arbitral tribunal shall be constituted as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon and appoint a national of a third State as their chairman. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to an arbitral tribunal.

(5) If the periods specified in paragraph (4) above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputising for him should make the necessary appointments.

(6) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 22

Registration

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

Article 23

Termination

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 simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of the delivery of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In absence of acknowledgement of delivery by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the delivery of the notice to the International Civil Aviation Organisation.

Article 24

Entry into force

(1) Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party by diplomatic note that the formalities constitutionally required in their respective country for approval of this Agreement have been complied with. This Agreement shall enter into force on the date of delivery of the latter of these two notifications.

(2) This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature

(3) On the date of entry into force of this Agreement, the Agreement between the Czechoslovak Republic and the Kingdom of Belgium on air services, signed in Brussels on March 12, 1957, shall be terminated in respect of the Czech Republic and the Kingdom of Belgium.

Done at Brussels this 6th day of April in two originals in the English language.

Annex

Section I

Routes to be operated by the Czech designated airline:

Points in the Czech Republic - any intermediate points - points in the Kingdom of Belgium - any points beyond

Note 1: Intermediate points and/or points beyond may be omitted on any or all flights.

Note 2: 5th freedom traffic rights are granted to/from intermediate points.

Note 3: 5th freedom traffic rights to/from points beyond within geographical Europe shall be subject to an agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

Section II

Routes to be operated by the Kingdom of Belgium designated airline:

Points in the Kingdom of Belgium - any intermediate points - points in the Czech Republic - any points beyond

Note 1: Intermediate points and/or points beyond may be omitted on any or all flights.

Note 2: 5th freedom traffic rights are granted to/from intermediate points.

Note 3: 5th freedom traffic rights to/from points beyond within geographical Europe shall be subject to an agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

Section III

With reference to Article 13 (Capacity) of the Agreement the Contracting Parties agree to the immediate implementation of seven (7) frequencies per week by each designated airline.

As from 1st April 1997, this entitlement will be increased to fourteen (14) frequencies per week for each Contracting Party.

Each designated airline has the possibility to file a request with the Aeronautical Authorities for additional frequencies.

TRADUCTION

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE TCHEQUE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

Le Gouvernement de la République tchèque
et

le Gouvernement du Royaume de Belgique
ci-après dénommés Parties Contractantes;

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et

Désireux de conclure un accord en vue de développer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1^{er}

Définitions

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

(a) le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient été ratifiées par les deux Parties Contractantes;

(b) le terme "Autorités aéronautiques" signifie dans le cas de la République Tchèque, le Ministère des Transports et dans le cas du Royaume de Belgique, le Ministère des Communications ou, dans les deux cas, toute autre autorité habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités aéronautiques;

(c) le terme "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qu'une Partie Contractante a désigné et notifié par écrit à l'autre Partie Contractante et qui a été autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord à effectuer les services convenus sur les routes spécifiées conformément au paragraphe (1^{er}) de l'Article 2 du présent Accord;

(d) les termes "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les articles 2 et 96 de la Convention;

(e) les termes "Service convenu" et "route spécifiée" signifient service international aérien régulier conformément à l'Article 2 du présent Accord et la route spécifiée dans l'Annexe au présent Accord pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises y inclus le courrier de façon séparée ou combinée;

(f) le terme "Capacité" en relation avec les services convenus signifie la capacité de l'aéronef utilisé pour ces services multipliée par la fréquence d'opération de cet aéronef pour une période déterminée sur une route ou une section de route;

(g) le terme "Système informatisé de réservation" (SIR) signifie un système informatisé qui fournit des informations concernant les horaires de l'entreprise de transport aérien, les disponibilités en siège/espace, les prix/taux et les services concernés, par lequel des réservations peuvent être effectuées et/ou des billets peuvent être émis et vendus et qui met certaines ou toutes les facilités à disposition des agents de voyage et de fret;

(h) le terme "Annexe" signifie l'Annexe au présent Accord ou tel que modifié conformément aux dispositions de l'Article 21 du présent Accord. L'Annexe fait partie intégrale du présent Accord et toutes les références à l'Accord incluent l'Annexe sauf stipulation contraire explicitement convenue.

VERTALING

OVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING VAN DE TSJECHISCHE REPUBLIEK EN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE INZAKE LUCHTVERVOER

De Regering van de Tsjechische Republiek
en

de Regering van het Koninkrijk België,
hierna Overeenkomstsluitende Partijen genoemd;

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld, en

Verlangende een overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten te ontwikkelen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn overeengekomen als volgt :

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

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

(a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

(b) de uitdrukking "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor de Tsjechische Republiek, het Ministerie van Vervoer en voor het Koninkrijk België, het Ministerie van Verkeerswezen of in beide gevallen iedere andere autoriteit die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde luchtvaartautoriteiten worden vervuld;

(c) de uitdrukking "Aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen is en schriftelijk medegedeeld aan de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gemachtigd is in overeenstemming met Artikel 3 van deze Overeenkomst om overeengekomen diensten uit te voeren op de omschreven routes in overeenstemming met lid (1) van Artikel 2 van deze Overeenkomst;

(d) de uitdrukkingen "Grondgebied", "Luchtdienst", "Internationale luchtdienst", "Luchtvaartmaatschappij" en "Landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;

(e) de uitdrukkingen "Overeengekomen dienst" en "Omschreven route" betekenen internationale geregelde luchtdienst overeenkomstig Artikel 2 van deze Overeenkomst en omschreven route in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht, inclusief post, afzonderlijk of gecombineerd;

(f) de uitdrukking "Capaciteit" met betrekking tot overeengekomen diensten betekent de capaciteit van het luchtvaartuig gebruikt voor deze diensten vermenigvuldigd met het aantal frequenties van dit luchtvaartuig uitgevoerd voor een bepaalde periode op een route of op een gedeelte van de route;

(g) de uitdrukking "Geautomatiseerd boekingsysteem" (CRS) betekent een geautomatiseerd systeem dat informatie verschaft omtrent de uurroosters van de luchtvaartmaatschappij, zetel/plaats beschikbaarheid, prijzen/tarieven en de aanverwante diensten waardoor reservaties kunnen geschieden en/of ticketten kunnen uitgeschreven en verkocht worden en dat sommige of alle voornoemde faciliteiten ter beschikking stelt van reis- en vrachtagenten;

(h) de uitdrukking "Bijlage" betekent de Bijlage bij deze Overeenkomst of zoals gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van Artikel 21 van deze Overeenkomst. De Bijlage maakt integraal deel uit van deze Overeenkomst en alle referenties naar het Akkoord omvatten de Bijlage behalve tegenstrijdige bepaling die uitdrukkelijk werd overeengekomen.

ARTICLE 2

Droits de trafic

(1) Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le Présent Accord en vue de la mise en place et de l'exploitation de services aériens internationaux par une ou des entreprise(s) de transport aérien désignée(s) sur des routes spécifiées dans la section concernée de l'Annexe. Ces services et routes sont respectivement désignés ci-après comme "services convenus" et "routes spécifiées".

(2) En application des dispositions du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie Contractante bénéficie lors de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées des droits suivants :

(a) survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;

(b) faire des escales non commerciales dans le territoire de l'autre Partie Contractante;

(c) embarquer et débarquer dans le territoire de l'autre Partie Contractante, en des points spécifiés dans l'Annexe, des passagers, bagages et marchandises, y inclus du courrier, de façon séparée ou combinée, destiné à ou en provenance de point(s) dans le territoire de la première Partie Contractante; et

(d) embarquer et débarquer dans le territoire de pays tiers en des points spécifiés dans l'Annexe des passagers, bagages et marchandises y inclus du courrier, de façon séparée ou combinée, destiné à ou en provenance de points dans le territoire de l'autre Partie Contractante, spécifiés dans l'Annexe.

(3) L'entreprise de transport aérien de chaque Partie Contractante, autre que celles désignées en application de l'Article 4 du présent Accord, bénéficie également des droits spécifiés aux paragraphes (2) (a) et (b) du présent Article.

(4) Rien dans le paragraphe (2) du présent Article ne saurait être interprété comme conférant à l'Entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises y inclus du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

ARTICLE 3

Désignation et autorisation d'exploitation

(1) Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services convenus pour cette Partie Contractante et a le droit de retirer la désignation de l'entreprise de transport aérien ou de désigner une autre entreprise de transport aérien en remplacement de la première désignée. Une telle désignation sera rendue effective par le biais de notifications écrites échangées entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(2) Les autorités aéronautiques, dès réception de la notification de désignation et ce, conformément aux dispositions des paragraphes (3) et (4) du présent Article, octroient sans délai à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante les autorisations d'exploitation nécessaires.

(3) Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent demander à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante de prouver qu'elle est qualifiée pour répondre aux conditions prescrites par les lois et règlements mis en vigueur pour l'exploitation de services aériens internationaux par les susdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

(4) Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante ont le droit de refuser ou d'accepter la désignation d'une entreprise de transport aérien et de refuser l'octroi de l'autorisation d'exploitation reprise au paragraphe (2) du présent Article, ou d'imposer autant de conditions qu'il lui semble nécessaire pour l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 du présent Accord, lorsque la Partie Contractante ne dispose pas de la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains de l'autre Partie Contractante ou de ses ressortissants.

ARTIKEL 2

Trafiekrechten

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten omschreven in deze Overeenkomst met het oog op het opstarten en het uitvoeren van internationale luchtdiensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij of door aangewezen luchtvaartmaatschappijen op routes omschreven in de daarvoor voorziene bepaling in de Bijlage. Deze diensten en routes worden respectievelijk hierna bestempeld als "overeengekomen diensten" en "omschreven routes".

(2) In toepassing van de bepalingen van deze Overeenkomst, geniet een aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij voor de uitvoering van overeengekomen diensten op de omschreven routes van de volgende rechten :

(a) zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;

(b) op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

(c) het opnemen en afzetten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, in punten omschreven in de Bijlage, van passagiers, bagage en vracht inclusief post, afzonderlijk of gecombineerd, bestemd voor of afkomstig van punt(en) op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij;

(d) het opnemen en afzetten op het grondgebied van derde landen, in de punten omschreven in de Bijlage, van passagiers, bagage en vracht inclusief post-, afzonderlijk of gecombineerd bestemd voor of afkomstig van punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij omschreven in de Bijlage.

(3) De luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij, andere dan deze aangewezen in toepassing van Artikel 4 van deze Overeenkomst, geniet ook van de omschreven rechten in lid (2) (a) en (b) van dit Artikel.

(4) Geen van de in het tweede lid van dit artikel genoemde rechten wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het recht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, bagage en vracht inclusief post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een andere punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing en exploitatievergunning

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van overeengekomen diensten voor deze Overeenkomstsluitende Partij en heeft het recht de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappij in te trekken of een andere luchtvaartmaatschappij aan te duiden ter vervanging van die eerst aangewezen werd. Zulke aanwijzing zal gebeuren via de uitwisseling van schriftelijke nota's tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

(2) Na ontvangst van de aanwijzingsnota, zullen de luchtvaartautoriteiten, in naleving van de bepalingen onder lid (3) en (4) van dit Artikel, de nodige exploitatievergunningen zonder verwijl afleveren aan de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

(3) De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij mogen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het bewijs vragen dat ze geschikt is om te voldoen aan de eisen omschreven in de wetten en voorschriften die door de betrokken autoriteiten opgelegd worden voor de exploitatie van internationale luchtdiensten conform de bepalingen van het Verdrag.

(4) De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht om de erkenning van de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij te weigeren en het verlenen van de exploitatievergunning waarvan sprake in lid (2) van dit Artikel te weigeren of die eisen te stellen die nodig blijken voor de uitoefening van de omschreven rechten in Artikel 2 van deze Overeenkomst, wanneer de Overeenkomstsluitende Partij niet beschikt over het bewijs dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijke toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de andere Overeenkomstsluitende Partij of bij haar onderdanen.

(5) Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été désignée et autorisée en vertu du présent Article, elle peut exploiter entièrement ou une partie des services convenus pour lesquels elle a été désignée pour autant que les tarifs et les horaires, établis conformément aux dispositions des Articles 13 et 15 du présent Accord, soient d'application pour ces services.

ARTICLE 4

Révocation et suspension de droits

(1) Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante ont le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés dans l'Article 2 du présent Accord par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ou d'imposer des conditions de façon temporaire ou permanente qui lui semblent nécessaire pour l'exercice de tels droits, si ladite entreprise de transport aérien :

(a) ne peut prouver aux autorités aéronautiques de cette Partie Contractante qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention; ou

(b) ne peut prouver qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ses ressortissants; ou

(c) ne se conforme pas avec ou a enfreint les lois et règlements de la Partie Contractante octroyant ces droits; ou

(d) ne respecte pas dans l'exploitation des services convenus les conditions prescrites dans le présent Accord.

(2) A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1^{er} du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Sauf entente contraire entre les autorités aéronautiques, ces consultations entre les autorités des deux Parties Contractantes commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la requête faite par l'une ou l'autre des autorités aéronautiques.

ARTICLE 5

Application des Lois, Règlements et Procédures

(1) Les lois, règlements et procédures d'une Partie Contractante régissant sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie d'un aéronef de son entreprise de transport aérien désignée affecté à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de cet aéronef pendant son séjour seront d'application pour l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante et seront observés par cet aéronef à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

(2) Les lois, règlements et procédures d'une Partie Contractante régissant sur son territoire, l'entrée, le séjour, le transit ou le départ de passagers, équipages, bagages et marchandises y inclus du courrier tels que les lois, règlements et procédures concernant l'entrée, la sortie, les passeports, la douane, les devises et les formalités sanitaires ou en matière de santé, seront d'application pour les passagers, équipages, bagages, marchandises et courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante à l'entrée ou à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

(3) Dans l'application des règlements en matière de douane, de quarantaine ou règlements similaires, aucune Partie Contractante n'accordera la préférence à sa propre entreprise de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services aériens internationaux analogues.

ARTICLE 6

Sûreté de l'aviation

(1) Conforme à leurs droits et obligations en loi internationale, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle, de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

(5) Wanneer een luchtvaartmaatschappij aangewezen en toegelaten werd in toepassing van dit Artikel, mag ze geheel of gedeeltelijk de overeengekomen diensten waarvoor ze werd aangewezen uitvoeren voor zover de tarieven en de uurroosters, opgemaakt in naleving van de bepalingen van de Artikels 13 en 15 van deze Overeenkomst, van toepassing zijn op deze diensten.

ARTIKEL 4

Intrekking of schorsing van rechten

(1) De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht een exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de rechten omschreven in Artikel 2 van deze Overeenkomst door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te schorsen of tijdelijk of blijvend voorwaarden die haar noodzakelijk schijnen voor de uitoefening van de rechten op te leggen, indien voornoemde luchtvaartmaatschappij :

(a) in gebreke blijft de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten toepassen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag; of

(b) in gebreke blijft aan te tonen dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen; of

(c) in gebreke blijft de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die deze rechten toestaan na te leven of overtreden heeft; of

(d) in de exploitatie van de overeengekomen diensten de gestelde voorwaarden in deze Overeenkomst niet naleeft.

(2) De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is ten einde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen. Tenzij de luchtvaartautoriteiten anderszins overeenkomen, zal dit overleg tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek ingediend door één van de luchtvaartautoriteiten.

ARTIKEL 5

Toepassing van Wetten, Voorschriften en Procedures

(1) De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van een luchtvaartuig van haar aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikt voor een internationale luchtdienst alsook de exploitatie van en het vliegen met zulk luchtvaartuig tijdens het verblijf op haar grondgebied zullen van toepassing zijn op het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partijen en zullen nageleefd worden door dat luchtvaartuig bij toelating tot, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

(2) De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen, gedurende de doorreis over of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningen, bagage en vracht inclusief post, zoals wetten, voorschriften en procedures inzake de toelating tot, het vertrek uit, de paspoorten, de douane, de valuta en sanitaire of gezondheidsformaliteiten, zullen van toepassing zijn op passagiers, bemanningen, bagage, vracht en post vervoerd door het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toelating tot of het vertrek uit of het verblijf binnen het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.

(3) Voor de toepassing van voorschriften inzake douane, quarantaine of aanverwante voorschriften, mag geen enkele Overeenkomstsluitende Partij haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert.

ARTIKEL 6

Beveiliging van de luchtvaart

(1) Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen in internationale wetgeving, bevestigen de Overeenkomstsluitende Partijen dat hun wederzijdse verplichting, de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.

(2) Les Parties Contractantes se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 et tout autre accord multilatéral gérant la sûreté de l'aviation liant les deux Parties Contractantes.

(3) Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de cet aéronef, des passagers et des équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.

(4) Les Parties Contractantes dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

(5) Chaque Partie Contractante s'engage à faire observer par ces exploitants d'aéronef les dispositions de sûreté de l'aviation mentionnées au paragraphe (4) prescrites par l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette autre Partie Contractante.

(6) Chaque Partie Contractante s'engage à prendre effectivement les mesures adéquates sur son territoire pour assurer la protection de l'aéronef et l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

(7) Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande de l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir des mesures de sûreté raisonnables contre une menace particulière.

(8) Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef civil ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité d'un tel aéronef, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a une menace d'un tel acte, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

(9) Lorsqu'une Partie Contractante a de sérieuses raisons de croire que l'autre Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation énoncées dans le présent Article, les autorités aéronautiques de cette Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai d'un (1) mois à compter de la date de cette demande justifie l'application de l'Article 4 du présent Accord. Si l'urgence l'exige, chacune des Parties Contractantes peut, avant l'expiration de la période d'un mois, prendre des dispositions provisoires.

ARTICLE 7

Reconnaissance des Certificats, Brevets et Licences

(1) Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus, à condition que lesdits certificats, brevets et licences soient au moins égaux à ou dépassant les normes établies en vertu de la Convention.

(2) De Overeenkomstsluitende Partijen handelen inzonderheid 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 wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971 en het Protocol tot bestrijding van gewelddadige wederrechtelijke gedragingen in de luchthavens dienende voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988 en elke andere multilaterale overeenkomst omtrent beveiliging van de luchtvaart bindend voor beide Overeenkomstsluitende Partijen.

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

(4) De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Overeenkomstsluitende Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten van luchtvaartuigen die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging der luchtvaart.

(5) Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe dat haar luchtvaartuigexploitanten de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen waarvan sprake in lid (4) voorgeschreven door de andere Overeenkomstsluitende Partij in acht nemen bij toelating tot, verblijf binnen of vertrek uit het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

(6) Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe op zijn grondgebied passende voorzieningen te treffen voor het beschermen van het luchtvaartuig en voor het onderzoeken van passagiers, bemanningen, hun handbagage, bagages, vracht en proviand voor en tijdens het aan boord gaan of het laden.

(7) Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot redelijke beveiligingsvoorzieningen ten einde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

(8) Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van zulk luchtvaartuig van hun passagiers, bemanningen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, staan de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bij 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.

(9) Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij ernstige redenen heeft om te denken dat de andere Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit Artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk om overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen een termijn van één (1) maand te rekenen vanaf de datum van de aanvraag, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 4 van deze Overeenkomst. In geval van hoogdringendheid kan elk van de Overeenkomstsluitende Partijen voor het einde van de termijn van één maand de nodige interim maatregelen treffen.

ARTIKEL 7

Erkenning van Bewijzen en Vergunningen

(1) Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zodanige bewijzen of vergunningen tenminste gelijk zijn aan of hoger liggen dan de op grond van het Verdrag vastgestelde minimumnormen.

(2) Chaque Partie Contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante ou par l'autre Etat.

ARTICLE 8

Droits de douane et Autres Droits

(1) Sur base de réciprocité, chaque Partie Contractante exempte l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux et locaux sur les aéronefs, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord et nourriture (y compris les liqueurs, le tabac, les boissons et d'autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une telle Partie Contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien désignée.

(2) Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1^{er} du présent Article :

(a) introduits sur le territoire d'une des Parties Contractantes par l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante ou pour son compte;

(b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante jusqu'au départ dudit territoire; et

(c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus; que ces objets soient ou ne soient pas utilisés ou consommés complètement ou partiellement sur le territoire de la Partie Contractante octroyant l'exemption à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie Contractante.

(3) L'équipement normal des aéronefs ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie Contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

(4) Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes a conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

(5) Sur base de réciprocité, chaque Partie Contractante octroie le dégrèvement de la taxe à la valeur ajoutée ou de taxes indirectes similaires sur les produits et services fournis à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante et utilisés pour l'exploitation de ses services aériens internationaux. Le dégrèvement peut se faire sous forme d'exemption ou de remboursement.

ARTICLE 9

Utilisation des aéroports et des Installations de navigation aérienne

(1) Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports de la navigation aérienne et d'autres installations ne doivent pas être plus élevées que ceux payés par ses aéronefs nationaux de type identique assurant des services aériens internationaux analogues.

(2) Pour l'usage des aéroports, des voies aériennes, des services de trafic aérien et installations connexes sous son contrôle, aucune Partie Contractante ne pourra favoriser sa propre entreprise de transport

(2) Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor bevoegdverklaringen en vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij of de andere Staat aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt niet te erkennen voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

ARTIKEL 8

Douanerechten en andere rechten

(1) Op basis van wederkerigheid stelt elke Overeenkomstsluitende Partij de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, inspectiekosten en andere nationale en plaatselijke rechten en lasten op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting en eetwaren (met inbegrip van alcoholische drank, tabak, dranken en andere producten bestemd om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan de passagiers te worden verkocht) en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door zulke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die de overeengekomen diensten exploiteert, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid.

(2) De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen mits zij :

(a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

(b) aan boord worden gehouden van een luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij bij aankomst op tot het vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij; en

(c) aan boord worden genomen van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten; of deze goederen al dan niet geheel of gedeeltelijk worden gebruikt of benut op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits ze niet worden vervreemd binnen het grondgebied van de bedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

(3) De normale boorduitrustingsstukken, alsmede materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts uitgeladen worden met de toestemming van de douane-autoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

(4) De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken heeft gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook zulke vrijstellingen vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij geniet, wat betreft het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit artikel.

(5) Op basis van wederkerigheid, verleent elke Overeenkomstsluitende Partij de teruggave van de belasting op de toegevoegde waarde of identieke indirecte lasten op produkten en diensten die geleverd worden aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gebruikt worden voor de uitoefening van haar internationale luchtdiensten. De teruggave kan geschieden onder vorm van vrijstelling of terugbetaling.

ARTIKEL 9

Gebruik van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen

(1) De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, luchtvaartnavigatie en andere luchtvaartvoorzieningen mogen niet hoger zijn dan die welke betaald worden door haar eigen nationale luchtvaartuigen van hetzelfde type die gebruikt worden voor soortgelijke internationale luchtdiensten.

(2) Voor het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchttrafiekdiensten en bijhorende voorzieningen onder haar controle, zal geen enkele Overeenkomstsluitende Partij haar eigen luchtvaartmaatschappij of

aérien ou toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante assurant des services aériens internationaux analogues.

ARTICLE 10

Transit direct

Sauf respect des dispositions en matière de sûreté prévues à l'article 6 du présent Accord et la prévention de trafic de drogues et substances narcotiques, les passagers en transit direct sur le territoire d'une Partie Contractante, ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exemptés de tous droits de douane et autres taxes. Le présent Article n'empêchera pas une Partie Contractante aux Accords de Schengen de remplir ses obligations.

ARTICLE 11

Vente de services et transfert de fonds

(1) Sous réserve d'autorisation appropriée conforme aux lois et réglementations nationales respectives et sur base de réciprocité, l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante pourra mettre en vente librement ses services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante; soit directement ou à sa discrétion par le biais de ses agents et toute personne sera libre d'acheter et de payer de tels services en monnaie locale ou librement convertible tel qu'autorisé par les réglementations de change étranger en vigueur sur ce territoire.

(2) L'entreprise de transport aérien désignée des Parties Contractantes a le droit de convertir et de transférer dans une monnaie librement convertible vers son territoire le solde entre les recettes et les dépenses locales encaissées sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Le transfert se fera en respect des règlements sur les changes étrangers en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux conditions actuelles des taux de change en application le jour où le transfert a lieu. Ce transfert se fera sans délais et ne sera sujet à aucune charge sauf celles normalement imposées par les banques pour de telles transactions.

(3) Au cas où les paiements entre les Parties Contractantes sont soumis à un accord spécial, cet accord sera d'application.

ARTICLE 12

Tarifs

(1) Le terme "Tarif" dont il est question ci-après signifie les prix ou les charges à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises (à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier) et les conditions auxquelles ces prix et charges s'appliquent y compris les commissions à payer pour le transport aux services d'agence, les charges et conditions pour tous services auxiliaires à un tel transport offert par les entreprises de transport aérien et comprenant aussi tous avantages marquants pourvu dans le cadre de ce transport.

(2) Les tarifs appliqués par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante pour les services couverts par le présent Accord seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents y compris les intérêts des usagers, les frais d'exploitation, les caractéristiques du service (telles que des normes de vitesse et aménagement), le taux de commission, un bénéfice raisonnable, les tarifs des autres entreprises de transport aérien et d'autres considérants commerciaux sur le marché. Les Parties Contractantes n'accepteront pas les tarifs discriminatoires, anormalement élevés ou restrictifs suite à un abus de position dominante ou artificiellement bas suite à des subsides ou des aides directs ou indirects ou arnaqueurs.

(3) Les entreprises de transport aérien désignées et concernées des deux Parties Contractantes se mettront si possible d'accord sur les tarifs après les entretiens requis avec leurs gouvernements respectifs et si possible après consultation des autres entreprises de transport aérien. Un tel accord sera si possible réalisé en utilisant un mécanisme approprié de coordination internationale des tarifs. En cas d'absence d'accord bilatéral ou multilatéral, chaque entreprise de transport aérien désignée pourra établir individuellement des tarifs.

elke andere luchtvaartmaatschappij mogen bevoordeligen t.o.v. de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.

ARTIKEL 10

Directe transit

Behalve naleving van de bepalingen inzake beveiliging voorzien in Artikel 6 van deze Overeenkomst en het voorkomen van handel in drugs en verdovende middelen zullen de passagiers in directe transit op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, die de daarvoor voorziene luchthavenzone niet verlaten, slechts onderworpen zijn aan een vereenvoudigde controle. Bagage en vracht in directe transit zullen vrijgesteld worden van alle douanerechten en andere lasten. Dit Artikel mag niet beletten dat een Overeenkomstsluitende Partij, lid van de Overeenkomst van Schengen, haar verplichtingen terzake niet zou naleven.

ARTIKEL 11

Verkoop van diensten en overmaken van fondsen

(1) Onder voorbehoud van een gepaste toestemming conform de respectieve nationale wetten en reglementen en op basis van reciprociteit mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij vrij haar luchtvervoerdiensten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te koop aanbieden; ofwel rechtstreeks ofwel naar believen via haar agenten en iedere persoon mag zich zulke diensten aanschaffen mits betaling in lokale munt of in een vrije wisselbare munt toegelaten door de buitenlandse wisselreglementen van toepassing op dit grondgebied.

(2) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen het saldo tussen de ontvangsten en de lokale uitgaven verdiend op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij in vrij converteerbare valuta mogen omwisselen en overmaken naar hun grondgebied. Het overschrijven zal geschieden mits naleving van de reglementering inzake buitenlandse wisseloperaties die van toepassing is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en dit aan de toepasselijke condities inzake wisselkoersen op de datum waarop de overschrijving gebeurt. Deze overschrijving zal onmiddellijk geschieden en zal aan geen enkele last onderhevig zijn behalve deze welke normaliter voor zulke transacties door de banken worden opgelegd.

(3) Indien de betalingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen onderworpen zijn aan een speciale overeenkomst, zal deze overeenkomst van toepassing zijn.

ARTIKEL 12

Tarieven

(1) De uitdrukking "Tarief" waarvan sprake hierna betekent de prijzen of lasten die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht (met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post) en de voorwaarden waaronder deze prijzen en lasten toegepast worden, evenals de te betalen commissies op het vervoer aan de agentschapsdiensten, de lasten en voorwaarden voor alle aan zulk vervoer verbonden diensten die aangeboden worden door de luchtvaartmaatschappijen met inbegrip van alle merkbare voordelen aangeboden in het kader van dit vervoer.

(2) De tarieven toegepast door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij voor de diensten gedekt door deze Overeenkomst zullen vastgesteld worden op een redelijk niveau waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren en met inbegrip van het belang van de gebruikers, de exploitatiekosten, de kenmerkende eigenschappen van de dienst (zoals snelheidsnormen en inrichting) de commissietarieven, een redelijke winst, de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen en andere handelsoverwegingen aanwezig op de markt. Onredelijk discriminatoire, ongehoord hoge of beperkende tarieven naar aanleiding van een machtspositie alsook kunstmatig lage tarieven naar aanleiding van rechtstreekse of onrechtstreekse subsidies of steun of marktbevorderende tarieven zullen door de Overeenkomstsluitende Partijen geweigerd worden.

(3) De tarieven zullen, waar mogelijk, overeengekomen worden tussen de aangewezen betrokken luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen na de vereiste contacten met hun respectievelijke regeringen en indien toepasselijk na raadpleging van de andere luchtvaartmaatschappijen. Zulk akkoord zal, indien mogelijk, verwezenlijkt worden door het gebruiken van een internationaal aangepast coördinatiemechanisme inzake tarieven. In afwezigheid van een bilateraal of multilateraal akkoord, mag elke aangewezen luchtvaartmaatschappij individueel tarieven opmaken.

(4) Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante peuvent demander de déposer avec les pièces justificatives les tarifs proposés par l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante pour le transport sur les routes spécifiées de et vers son territoire et pour le transport via ces routes spécifiées de et vers des pays tiers. Ce dépôt se fera au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour l'entrée en vigueur. Avec l'accord des autorités précitées, cette période peut être réduite pour des cas individuels.

(5) Les tarifs pour le transport aller ou aller-retour demandés par les entreprises de transport aérien désignées sur les routes spécifiées et pour le transport sur ces routes spécifiées vers des pays tiers seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle le point de départ ou de début de tout le voyage est situé.

(6) Pour le transport entre les territoires des Parties Contractantes, les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante permettent à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante de s'aligner sur tout tarif, y compris ceux établis par une combinaison de tarifs compatibles, généralement autorisés pour être appliqués par une entreprise de transport aérien de chacune des Parties Contractantes ou d'un pays tiers pour des services comparables entre les mêmes points, y inclus les prix charters.

(7) L'approbation des tarifs peut être donnée formellement à l'entreprise de transport aérien qui a déposé les tarifs. Toutefois, si, endéans les vingt et un (21) jours à compter de la date de soumission, les autorités aéronautiques concernées n'ont pas exprimé par écrit leur désaccord à l'entreprise de transport aérien concernée et aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les tarifs en question seront considérés approuvés. Au cas où la période de dépôt a été réduite conformément au paragraphe 4 du présent Article, les autorités aéronautiques peuvent convenir que le délai dans lequel tout désaccord doit être donné soit réduit en conséquence.

(8) En attendant la décision des autorités aéronautiques de la Partie Contractante concernée, l'entreprise de transport aérien désignée peut entreprendre des actions de marché, de publicité et de ventes sur base des tarifs proposés pour le transport à entamer au moment de la date proposée de mise en vigueur ou après cette date pour autant qu'ils soient qualifiés de "sujet à l'approbation gouvernementale". En aucun cas, la publicité et les ventes ne peuvent se faire avant le dépôt des tarifs proposés auprès des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

(9) Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante peuvent demander une consultation sur tout tarif d'une entreprise de transport aérien de chacune des Parties Contractantes pour les services couverts par cet Accord. Cette consultation aura lieu au plus tard vingt et un (21) jours après la remise de la requête. Si aucun accord n'est obtenu, la décision des autorités aéronautiques de la Partie Contractante du territoire dont le transport est originaire, sera prépondérante.

(10) Un tarif établi conformément aux dispositions du présent Article restera en vigueur à moins qu'il ne soit retiré par l'entreprise de transport aérien concernée ou qu'il soit arrivé à expiration ou à défaut jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit approuvé. En accord avec les autorités aéronautiques de la Partie Contractante concernée, le tarif concerné peut être prolongé après la date normale d'expiration. Toutefois, un tarif ne pourra être prolongé pour plus de douze mois après sa date d'expiration.

(11) Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante ont le droit d'enquêter sur les violations des conditions tarifaires et de vente par l'entreprise de transport aérien, l'agent passager et marchandise, l'organisateur de voyages ou l'affrèteur.

ARTICLE 13

Capacité

(1) La capacité devant être offerte sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées sera approuvée par les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes de façon loyale et équitable.

(2) Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

(4) De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij mogen de voorlegging vragen van tarieven voorgesteld door de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor vervoer op de omschreven routes van en naar haar grondgebied en van het vervoer via deze omschreven routes van en naar derde landen, met de nodige bewijsstukken. Deze neerlegging zal tenminste vijftienveertig (45) dagen vóór de voorgestelde datum van invoering geschieden. Mits akkoord van de voormelde autoriteiten, kan deze termijn voor individuele gevallen verkort worden.

(5) De tarieven voor heen of heen en terugvervoer gevraagd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de omschreven routes en voor het vervoer op deze omschreven routes naar derde landen toe worden ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij op wiens grondgebied het vertrekpunt en/of het startpunt van gans de reis gelegen is.

(6) Voor het vervoer tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen de luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij toelaten dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij zich op het niveau zet van elk tarief met inbegrip van deze opgemaakt op basis van een combinatie van verenigbare tarieven, die in het algemeen toegelaten worden om toegepast te worden door een luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen of een derde land voor gelijkwaardige diensten tussen dezelfde punten, inclusief de charterprijzen.

(7) De goedkeuring van de tarieven kan formeel gegeven worden aan de luchtvaartmaatschappij die ze ingediend heeft. Indien echter, binnen de eenentwintig (21) dagen vanaf de datum van voorlegging, de betrokken luchtvaartautoriteiten hun bezwaar niet schriftelijk hebben bekend gemaakt aan de betrokken luchtvaartmaatschappij en aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zullen de tarieven als goedgekeurd beschouwd worden. Ingeval de voorleggingstermijn verkort werd conform lid 4 van dit Artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarin het bezwaar dient gegeven te worden, evenredig verkort wordt.

(8) In afwachting van de beslissing van de luchtvaartautoriteiten van de betrokken Overeenkomstsluitende Partij, mogen de luchtvaartmaatschappijen markt-, publiciteit en verkoopacties ondernemen voor vervoer dat begint op of na de voorgestelde datum van vankrachtwording, voor zover ze bestempeld worden als "onderhevig aan regeringsgoedkeuring". Men zal in geen enkel geval publiciteit mogen maken noch verkopen vóór de aangifte van de voorgestelde tarieven bij de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

(9) De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij kunnen om overleg vragen met betrekking tot elk tarief van een luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen voor de diensten die vallen onder deze Overeenkomst. Zulk overleg zal ten laatste eenentwintig (21) dagen na afgifte van het verzoek plaatsvinden. Indien er geen akkoord bereikt wordt, zal de beslissing van de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij, van wiens grondgebied het vervoer afkomstig is, doorslaggevend zijn.

(10) Een tarief opgesteld volgens de bepalingen van dit Artikel zal van kracht blijven tenzij het ingetrokken wordt door de betrokken luchtvaartmaatschappij of verlopen is of tot er een nieuw tarief goedgekeurd werd. Mits akkoord van de luchtvaartautoriteiten van de betrokken Overeenkomstsluitende Partij, kan het betrokken tarief verlengd worden tot na de normale einddatum. Een tarief zal echter niet langer dan tot twaalf maanden na de einddatum mogen verlengd worden.

(11) De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht een onderzoek in te stellen over inbreuken op de tarief- en verkoopvoorwaarden door de luchtvaartmaatschappij, de passagiers of vrachtagent, de reisorganisator of de bevrachter.

ARTIKEL 13

Capaciteit

(1) De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan te bieden capaciteit op de overeengekomen diensten zal door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen goedgekeurd worden op basis van het principe van eerlijke en gelijke kansen.

(2) Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, ten einde de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde route of op een deel daarvan onderhoudt, niet op onrechtmatige wijze te treffen.

(3) Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes auront un rapport étroit avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers et/ou des marchandises y inclus du courrier venant ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien. Le transport des passagers et/ou des marchandises y inclus du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée :

(a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

(b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des Etats de la région; et

(c) aux exigences de l'exploitation de services aériens long-courriers.

ARTICLE 14

Horaires

(1) Au moins quarante-cinq (45) jours à l'avance, l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie Contractante transmet pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante l'horaire de ses services tout en spécifiant leur fréquence, le type d'aéronef, les heures, la configuration et le nombre de sièges disponibles pour le public et la période de validité de ces horaires.

(2) Toutes les modifications importantes apportées aux horaires approuvés de l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante devront, à l'exception d'un changement de type d'aéronef pour des raisons d'exploitation, être soumises à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 15

Représentation de l'entreprise de transport aérien

(1) L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes est autorisée, sur une base de réciprocité, à affecter et maintenir sur le territoire de l'autre Partie Contractante leurs représentants et employés des secteurs commercial, technique et autres spécialisations normalement requis pour l'exploitation des services convenus.

(2) Les représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

(3) Tout en respectant les lois et règlements en vigueur dans les territoires respectifs, les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes ont le droit d'ouvrir sur le territoire de l'autre Partie Contractante un ou des bureaux en vue de promouvoir le transport aérien et la vente des services de transport aérien.

(4) Chaque Partie Contractante octroie, sur une base de réciprocité et dans un délai minimal, les autorisations d'emploi, les visas ou les documents similaires indispensables pour permettre aux représentants et aux employés cités dans les paragraphes (1^{er}) et (2) du présent Article d'exercer leurs fonctions.

ARTICLE 16

Services au sol.

(1) Sur base de réciprocité, chaque Partie Contractante autorise l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante à choisir sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour l'exécution totale ou partielle de ses services au sol un agent parmi les agents présents sur le marché qui sont reconnus en tant que tel par les autorités compétentes de l'autre Partie Contractante.

(2) Complémentairement au paragraphe (1) du présent Article, chaque entreprise de transport aérien désignée est autorisée à effectuer son propre service au sol quant aux opérations d'enregistrement des passagers. Ce droit est uniquement sujet aux dispositions inhérentes aux conditions de sécurité et sûreté de l'aéroport et n'inclut pas les services au sol aériens. Là où des considérations en matière de sécurité et sûreté empêchent tout service au sol propre spécifié dans ce

(3) De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op nauwe wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers en/of vracht inclusief post van en naar het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen. Voorzieningen met betrekking tot het vervoer van passagiers en/of vracht inclusief post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschieden overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op :

(a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

(b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met andere vervoersdiensten ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten die in dit gebied gelegen zijn; en

(c) de eisen welke de exploitatie van lange afstandsdiensten stelt.

ARTIKEL 14

Uurroosters

(1) Tenminste vijftien (15) dagen vooraf, legt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij voor goedkeuring aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij het uurrooster van haar diensten voor met bijkomende informatie over de frequentie, het vliegtuigtype, de uren, de samenstelling en het aantal zetels beschikbaar voor het publiek en de geldigheidstermijn van deze uurroosters.

(2) Elke latere wijziging, die aan de goedgekeurde uurroosters van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij aangebracht wordt, dient voor goedkeuring voorgelegd te worden bij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, behalve de wijziging van vliegtuigtype om exploitatiededen.

ARTIKEL 15

Vertegenwoordiging van de luchtvaartmaatschappijen

(1) Op basis van wederkerigheid mag de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij eigen vertegenwoordigers brengen en behouden alsook de commerciële, technische en andere gespecialiseerde personeelsleden die normaliter nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

(2) De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij die van kracht zijn op haar grondgebied.

(3) Mits naleving van de wetten en voorschriften van kracht op de respectieve grondgebieden, hebben de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij een of meerdere kantoren te openen met het oog op de bevordering van het luchtvervoer en van de verkoop van luchtvervoerdiensten.

(4) Op basis van wederkerigheid en in een zo kort mogelijke termijn, zal elke Overeenkomstsluitende Partij de nodige werkvergunningen, visas en soortgelijke documenten afleveren aan de vertegenwoordigers en personeelsleden waarvan sprake in lid (1) en (2) van dit Artikel teneinde de uitoefening van hun functie te vergemakkelijken.

ARTIKEL 16

Grondafhandeling

(1) Op basis van wederkerigheid staat elke Overeenkomstsluitende Partij toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de gehele of gedeeltelijke uitvoering van haar grondafhandeling een agent aanwijst tussen al diegenen op de markt aanwezig die daarvoor door de bevoegde autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij erkend werden.

(2) Naast de bepalingen van lid (1) van dit Artikel, mag elke aangewezen luchtvaartmaatschappij nog bijkomend haar eigen grondafhandeling verzorgen voor wat betreft de inschrijving van haar passagiers. Dit recht is alleen onderhevig aan beperkingen die voortvloeien uit de eisen inzake veiligheid en beveiliging van de luchthaven en behelst dus niet de grondafhandeling luchtzijde. Daar waar bepalingen inzake veiligheid en beveiliging eigen grondafhandeling

paragraphe, ces services au sol seront mis à la disposition sans préférence ou discrimination à toute entreprise de transport aérien assurant des services internationaux analogues.

ARTICLE 17

Système informatisé de réservation

(1) Les Parties Contractantes se mettent d'accord pour que le système informatisé de réservation (SIR) fonctionne sur leurs territoires respectifs de façon telle que :

(a) l'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien soit protégé contre tout mauvais usage de l'information SIR y compris leur présentation douteuse;

(b) l'entreprise de transport aérien d'une Partie Contractante et les agents de l'entreprise de transport aérien puissent avoir accès sans restrictions et sans discrimination et utiliser les SIR dans le territoire de l'autre Partie Contractante;

(c) le Code de Conduite SIR applicable sur le territoire de chaque Partie Contractante ou en cas d'absence une Résolution du Code de Conduite concernant le Règlement et l'Usage des SIR adoptée par le Conseil de l'OACI soit d'application pour la distribution de produits de services aériens internationaux pour passagers et marchandises.

(2) Une Partie Contractante garantit l'accès libre et complet sur son territoire au SIR choisi en tant que système de base par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante. Aucune Partie Contractante ne pourra sur son territoire imposer ou accepter que l'on impose au SIR choisi par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante des exigences plus strictes que celles imposées au SIR de sa propre entreprise de transport aérien désignée.

ARTICLE 18

Echange d'information

Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront ou veilleront à ce que leur entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et ce sur demande, des tableaux périodiques de statistiques ou toute autre information analogue quant au trafic transporté par l'entreprise de transport aérien désignée sur les routes spécifiées dans le présent Accord afin de pouvoir éventuellement revoir l'exploitation des services convenus.

ARTICLE 19

Consultations

(1) Dans un esprit de collaboration étroite, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes prendront de temps en temps contact soit par le biais d'entretien ou par écrit afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application du présent Accord.

(2) Chaque Partie Contractante peut à tout moment demander des consultations sur tout problème relatif à cet Accord. Sauf entente contraire entre les Parties Contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande de l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 20

Amendements

(1) Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable d'amender une disposition quelconque de cet Accord, cet amendement, s'il est accepté par les Parties Contractantes, entrera en vigueur par la voie d'échange de notes diplomatiques. La date de l'échange de ces notes sera la date de remise de la dernière de ces deux notes.

(2) Des amendements à l'Annexe de cet Accord peuvent être convenu directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Ils seront d'application provisoire à partir de la date où ils ont été acceptés par les dites autorités et ils entreront en vigueur dès leur confirmation par échange de notes diplomatiques.

zoals bepaald in dit lid uitsluiten, zal deze grondafhandeling zonder vooroordeel of discriminatie ter beschikking gesteld worden van alle vliegtuigmaatschappijen die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoeren.

ARTIKEL 17

Geautomatiseerd boekingsstelsel

(1) De Overeenkomstsluitende Partijen zijn het ermee eens dat het geautomatiseerd boekingsstelsel (CRS) op hun respectieve grondgebieden zodanig werkt dat

(a) het belang van de gebruikers van luchtvervoerproducten beschermd is tegen elk misbruik van de CRS-informatie met inbegrip van een misleidende voorstelling ervan;

(b) de luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij en de agenten van de luchtvaartmaatschappij zonder beperkingen en discriminatie vrije toegang hebben tot en gebruik kunnen maken van de geautomatiseerde boekingsstelsels op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

(c) de CRS-gedragscode toepasselijk op het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij, of in geval er geen is, een Resolutie over de gedragscode inzake reglementering en gebruik van CRS, goedgekeurd door de ICAO-Raad, van toepassing is op de verspreiding van internationale luchtdienstproducten voor passagiers en vracht.

(2) Een Overeenkomstsluitende Partij waarborgt de vrije en volledige toegang op haar grondgebied, tot de CRS die gekozen werd als basissysteem door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen zal op haar grondgebied eisen opleggen of toestaan dat men eisen zou opleggen inzake het geautomatiseerd boekingsstelsel gekozen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, die strenger zijn dan diegenen die ze oplegt voor de CRS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij.

ARTIKEL 18

Uitwisseling van informatie

De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij verschaffen of zullen erop toezien dat, op aanvraag, hun aangewezen luchtvaartmaatschappij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij periodieke statistische informatie of andere soortgelijke informatie over vervoerde trafiek door de aangewezen luchtvaartmaatschappij op de omschreven routes van deze Overeenkomst verschaft, ten einde eventueel de uitbating van de overeengekomen diensten te kunnen herzien.

ARTIKEL 19

Overleg

(1) In het kader van een nauwe samenwerking, zullen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd met elkaar contact hebben ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst.

(2) Elke Overeenkomstsluitende Partij kan op elk ogenblik om overleg verzoeken inzake om het even welk probleem aangaande deze Overeenkomst. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Overeenkomstsluitende Partij tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins zijn overeengekomen.

ARTIKEL 20

Wijzigingen

(1) Indien één van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, dan zal zulke wijziging, indien ze aangenomen werd door de Overeenkomstsluitende Partijen, van kracht worden van zodra ze bevestigd werd door een uitwisseling van diplomatieke nota's. De datum van notauitwisseling is die van de afgifte van de laatste van deze twee nota's.

(2) Wijzigingen aan de Bijlage van deze Overeenkomst mogen onmiddellijk worden overeengekomen door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen. Ze zullen tijdelijk worden toegepast vanaf de datum waarop ze door de betrokken autoriteiten werden goedgekeurd en ze zullen in voege treden van zodra ze bevestigd werden door een diplomatieke notauitwisseling.

(3) Si une convention multilatérale de caractère général concernant le transport aérien international et influençant les relations entre les deux Parties Contractantes entre en vigueur, le présent Accord sera amendé afin de le rendre compatible avec les dispositions d'une telle convention multilatérale pour autant que ces dispositions aient été acceptées par les deux Parties Contractantes.

ARTICLE 21

Règlement des différends

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

(2) Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord, le différend sera réglé par voie de négociations entre les Parties Contractantes.

(3) Si le différend ne peut être réglé conformément au paragraphe (2) ci-dessus, chaque Partie Contractante peut soumettre le différend à un tribunal arbitral.

(4) Ce tribunal arbitral est constitué comme suit : chaque Partie Contractante nomme un membre et ces deux membres s'entendent pour désigner en tant que Président un ressortissant d'un pays tiers. Ces membres seront désignés endéans les deux mois et ce président endéans les trois mois à compter de la date à laquelle chaque Partie Contractante a informé l'autre Partie Contractante de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

(5) Si les délais prévus dans le paragraphe (4) ci-dessus n'ont pas été respectés, l'une ou l'autre Partie Contractante peut, en l'absence de toute entente pertinente, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à prendre les dispositions nécessaires. Si le Président est un ressortissant de l'une ou l'autre Partie Contractante ou s'il est pour toute autre raison déchargé de cette fonction, ce sera le Vice-Président qui est son suppléant qui prendra les dispositions nécessaires.

(6) Le tribunal arbitral prendra ses décisions à la majorité des votes. Ces décisions seront obligatoires pour les Parties Contractantes. Chaque Partie Contractante subviendra aux frais de son membre ainsi que ses frais de représentation dans le cadre de la procédure arbitrale; les frais inhérents au Président ainsi que tous les autres frais seront partagés à parts égales entre les Parties Contractantes. Pour tous les autres aspects, le tribunal arbitral déterminera lui-même sa propre procédure.

ARTICLE 22

Enregistrement

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

ARTICLE 23

Dénonciation

Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante à moins que ladite notification de dénonciation ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties Contractantes avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 24

Entrée en vigueur

(1) Chaque Partie Contractante notifie, par note diplomatique, à l'autre Partie Contractante que les formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs en vue de l'approbation du présent Accord ont été prises. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de réception de la dernière des deux notifications.

(2) Le présent Accord sera provisoirement d'application à partir de la date de sa signature.

(3) Als er een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt dat de relaties tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen beïnvloedt, dan zal deze Overeenkomst gewijzigd worden ten einde te beantwoorden aan de bepalingen van zulk multilateraal verdrag in zoverre deze bepalingen aanvaard worden door beide Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 21

Regeling van geschillen

(1) Indien een geschil ontstaat omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, dan trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.

(2) Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot een akkoord komen, dan zal het geschil door onderhandelingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen dienen geregeld te worden.

(3) Indien het geschil niet kan geregeld worden conform lid (2) hierboven, dan mag elke Overeenkomstsluitende Partij het geschil voorleggen aan een scheidsrecht.

(4) Het scheidsrecht wordt samengesteld als volgt : elke Overeenkomstsluitende Partij duidt een lid aan en deze twee leden wijzen in onderling overleg een derde aan als voorzitter. Deze laatste is een onderdaan van een derde Staat. Deze leden zullen binnen de twee maanden aangeduid worden en de voorzitter binnen de drie maanden te tellen vanaf de datum waarop elke Overeenkomstsluitende Partij door de andere Overeenkomstsluitende Partij werd ingelicht over haar intentie het geschil voor te leggen aan een scheidsrecht.

(5) Indien de termijnen voorzien in lid (4) hierboven niet worden nageleefd, dan kan elke Overeenkomstsluitende Partij, indien er geen uitdrukkelijke overeenstemming is, vragen aan de Voorzitter van de Raad van de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) dat hij de nodige schikkingen zou treffen. Indien de voorzitter een onderdaan is van één der Overeenkomstsluitende Partijen of indien hij om het even welke reden uit zijn ambt ontheven werd dan zal de ondervoorzitter die zijn plaatsvervanger is de nodige schikkingen treffen.

(6) Het scheidsrecht beslist met meerderheid van stemmen. Zulke beslissingen zijn bindend voor de Overeenkomstsluitende Partijen. Elke Overeenkomstsluitende Partij betaalt de kosten van haar lid alsook de representatiekosten inzake de procedure; de kosten van de voorzitter alsook alle andere kosten worden evenredig verdeeld tussen de Overeenkomstsluitende Partijen. Voor alle andere aspecten, zal het scheidsrecht zelf zijn eigen procedure vastleggen.

ARTIKEL 22

Registratie

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

ARTIKEL 23

Opzegging

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In zulk geval, eindigt deze Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming van beide Overeenkomstsluitende Partijen vóór het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat een bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de datum van ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 24

Inwerkingtreding

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal via diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij melden dat de grondwettelijke formaliteiten vereist in hun respectieve landen met het oog op de goedkeuring van deze Overeenkomst werden volbracht. Deze Overeenkomst zal in werking treden op de datum van afgifte van de laatste van de twee meldingen.

(2) Deze Overeenkomst zal tijdelijk toegepast worden vanaf de datum van zijn ondertekening.

(3) A la date d'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord aérien entre la République Tchèque et le Royaume de Belgique signé à Bruxelles le 12 mars 1957 prendra fin pour la République Tchèque et le Royaume de Belgique.

Fait à Bruxelles, le 6 avril 1998 en double exemplaire en langue anglaise.

Annexe
Section I^e

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien tchèque désignée :

Points dans la République tchèque - tous points intermédiaires - points dans le Royaume de Belgique - tous points au-delà.

Note 1 : Des points intermédiaires et/ou au-delà peuvent ne pas être desservis par un vol ou par tous les vols.

Note 2 : Droits de trafic en 5^e liberté sont autorisés vers ou à partir de points intermédiaires.

Note 3 : Droits de trafic en 5^e liberté vers ou à partir de points au-delà à l'intérieur de l'Europe "géographique" seront soumis à l'accord des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Section II

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien belge désignée :

Points dans le Royaume de Belgique - tous points intermédiaires - points dans la République Tchèque - tous points au-delà.

Note 1 : Des points intermédiaires et/ou au-delà peuvent ne pas être desservis par un vol ou par tous les vols.

Note 2 : Droits de trafic en 5^e liberté sont autorisés vers ou à partir de points intermédiaires.

Note 3 : Droits de trafic en 5^e liberté vers ou à partir de points au-delà à l'intérieur de l'Europe "géographique" seront soumis à l'accord des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Section III

Par référence à l'Article 13 (Capacité) de l'Accord, les Parties Contractantes se mettent d'accord pour une exploitation immédiate de sept (7) fréquences par semaine pour chaque entreprise de transport aérien désignée.

A partir du 1^{er} avril 1997, cette habilitation sera portée à quatorze (14) fréquences par semaine pour chaque Partie Contractante.

Chaque entreprise de transport aérien désignée aura la possibilité d'introduire une demande auprès des autorités aéronautiques afin d'obtenir des fréquences supplémentaires.

(3) Vanaf de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst zal de luchtvaartovereenkomst tussen de Republiek Tsjechië en het Koninkrijk België ondertekend te Brussel op 12 maart 1957 niet meer van kracht zijn voor de Tsjechische Republiek en voor het Koninkrijk België.

Gedaan te Brussel op 6 april 1998 in twee exemplaren in de Engelse taal.

Bijlage
Sectie I

Routes uit te baten door de aangewezen Tsjechische luchtvaartmaatschappij :

Punten in de Tsjechische Republiek - alle tussenliggende punten - punten in het Koninkrijk België - alle verder gelegen punten

Nota 1 : Tussenliggende en/of verder gelegen punten mogen weggelaten worden bij onverschillig welke vlucht of alle vluchten

Nota 2 : Trafiekrechten in 5^e vrijheid naar of vanuit tussenliggende punten worden verleend

Nota 3 : Trafiekrechten in 5^e vrijheid naar of vanuit verder gelegen punten binnen geografisch Europa zijn onderhevig aan het akkoord van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

Sectie II

Routes uit te baten door de aangewezen Belgische luchtvaartmaatschappij :

Punten in het Koninkrijk België - alle tussenliggende punten - punten in de Republiek Tsjechië - alle verder gelegen punten

Nota 1 : Tussenliggende en/of verder gelegen punten mogen weggelaten worden bij onverschillig welke vlucht of alle vluchten

Nota 2 : Trafiekrechten in 5^e vrijheid naar of vanuit tussenliggende punten worden verleend

Nota 3 : Trafiekrechten in 5^e vrijheid naar of vanuit verder gelegen punten binnen geografisch Europa zijn onderhevig aan het akkoord van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

Sectie III

Met referentie naar Artikel 13 (capaciteit) van deze Overeenkomst, gaan de Overeenkomstsluitende Partijen akkoord met een onmiddellijke exploitatie van zeven (7) frequenties per week voor elke aangewezen luchtvaartmaatschappij.

Vanaf 1 april 1997, wordt dit recht verhoogd tot veertien (14) frequenties per week voor elke Overeenkomstsluitende Partij.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij zal de mogelijkheid hebben om een aanvraag in te dienen bij de luchtvaartautoriteiten met het oog op het bekomen van bijkomende frequenties.

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,
COMMERCE EXTERIEUR
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

F. 2003 — 4098

[C — 2003/15132]

22 AVRIL 2003. — Loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République d'Estonie relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 3 février 1999 (1) (2)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 2003 — 4098

[C — 2003/15132]

22 APRIL 2003. — Wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Estland inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 3 februari 1999 (1) (2)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.