

No. 33970

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND**

**and
ROMANIA**

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at
London on 28 March 1995**

Authentic texts: English and Romanian.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
on 4 August 1997.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD**

**et
ROUMANIE**

**Accord relatif aux services de transport aérien (avec annexe).
Signé à Londres le 28 mars 1995**

Textes authentiques : anglais et roumain.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
le 4 août 1997.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF ROMANIA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Romania, hereinafter referred to as “the Contracting Parties”;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;²

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

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

- (a) the term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes:
 - (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and
 - (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term “aeronautical authorities” means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of Romania, the Ministry of Transports, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the terms “territory of the Contracting Party” and “nationals of the Contracting Party” mean the territory and the nationals of Romania and of the United Kingdom as the case may be; the term “territory” in relation to Romania and the United Kingdom assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

¹ Came into force on 3 March 1997 by notification, in accordance with article 18.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

- (e) the term “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) the term “this Agreement” includes also the Annex hereto and any amendments agreed in accordance with Article 16;
- (g) the term “user charges” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
- (2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.
- (3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
- (4) If because of armed conflict, political disturbances or development, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary re-arrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
- (2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.
- (4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
- (5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

- (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:
 - (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
 - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
 - (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- (2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
- (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 which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and 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 7

Tariffs

- (1) (a) The term "tariff" means
 - (i) the price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);
 - (ii) the price to be charged for additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon;
and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits.
 - (iii) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
- (b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit and market considerations. The aeronautical authorities of both countries shall not require their airlines to consult other airlines before filing for approval tariffs for services covered by the following provisions.

(3) The aeronautical authorities of both countries shall apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by airlines of either country for carriage between a point in one country and a point in the other country:

- (i) Any proposed tariff to be charged for carriage between the two countries shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before it is proposed that the tariff will take effect.
- (ii) A tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next two following sub-paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 21 days after the day on which the filing was received unless the aeronautical authorities of both countries have informed each other in writing within 20 days of the filing being received by them that they do not approve the proposed tariff.
- (iii) Nothing in paragraph (ii) above shall prevent the aeronautical authorities of either country from unilaterally disallowing any tariff filed by one of its own designated airlines. However, such unilateral action shall be taken only if it appears to those authorities either that a proposed tariff is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines.
- (iv) If the aeronautical authorities of either country consider either that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other country is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the aeronautical authorities of the other country. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the authorities of both countries agree otherwise.
- (v) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with the provisions above is considered by the aeronautical authorities of one country to be causing serious damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other country. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested unless the authorities of both countries agree otherwise.

(4) The tariffs to be charged by a designated airline of one country for carriage between the territory of the other country and a third state shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of the other country. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff ("the reference tariff") currently approved by those aeronautical authorities and applied by a designated airline of that other country for carriage between its territory and that of a third state, provided that those aeronautical authorities may withdraw their approval if the reference tariff being matched is discontinued for any reason, or may vary the terms of the approval to correspond to any approved variation in the reference tariff being matched.

ARTICLE 8

Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:

- (a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
 - (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
 - (ii) passenger handling equipment and component parts;
 - (iii) cargo-loading equipment and component parts;
 - (iv) security equipment destined to protect the Security of Civil Aviation including component parts for incorporation into such equipment;
 - (v) instructional material and training aids;
 - (vi) computer equipment and component parts; and
 - (vii) airline and operators' documents
- (b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
 - (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
 - (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
 - (iii) spare parts including engines;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline(s) of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

ARTICLE 9

Aviation Security

(1) The Contracting Parties re-affirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their obligations to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference form an integral part of this Agreement.

Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³ and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators 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. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

(6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure by the Contracting Parties to reach a satisfactory resolution of the matter within 15 days from the date of receipt of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorisations or technical permissions of an airline

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404.

or airlines of the other Contracting Party. When justified by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

(7) Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

ARTICLE 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 11

Airline Representation and Sales

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airlines. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 12

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 13

User Charges

(1) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 14

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to an *ad hoc* tribunal ("the tribunal") of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific

procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 16

Amendment

(1) The present Agreement may be amended by the agreement of the Contracting Parties. For this purpose, each Contracting Party shall examine carefully any proposal presented by the other Contracting Party. Any amendments agreed upon shall come into force when the Contracting Parties have reciprocally notified, through diplomatic channels, the compliance with the formalities required by their legislation or constitution relating to the entry into force of international agreements.

(2) The Annex to the present Agreement may be amended by direct agreement between aeronautical authorities of the Contracting Parties and any such amendment shall be confirmed by an Exchange of Notes.

(3) The negotiations relating to the amendment of the present Agreement or of its Annex shall begin within a period of 60 days from the date of receipt of the request, unless both parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 17

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless

the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 18

Entry into Force

(1) This Agreement shall replace the Agreement between the Contracting Parties relating to Civil Air Transport of 19 June 1972.¹

(2) This Agreement shall enter into force on the date when the Contracting Parties have reciprocally notified, through diplomatic channels, the compliance with the formalities required by their legislation or constitution relating to the entry into force of international agreements.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at London this twenty-eighth day of March 1995 in the English and Romanian languages, both texts being equally authoritative.

For the Government
of the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland:

GOSCHEN

For the Government
of Romania:

A. NOVAC

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 864, p. 213.

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

SECTION 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

| Points in the United Kingdom | Intermediate Points | Points in Romania | Points Beyond |
|---------------------------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| 1. London | Zagreb | Bucharest | — |
| 2. Points in the United Kingdom | Sofia | Points in Romania | Points to be agreed |

Notes

1. The routes may be operated in both directions.
2. On routes 1 and 2, the designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above mentioned points provided the agreed services on these routes begin or end at a point in the territory of the United Kingdom.
3. On route 2, the beyond points are to be agreed by both aeronautical authorities.
4. On route 2, no traffic may be picked up at an intermediate point to be set down at points in the territory of Romania or at points in the territory of Romania to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

SECTION 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Romania:

| Points in Romania | Intermediate Points | Points in the United Kingdom | Points Beyond |
|----------------------|---------------------|------------------------------|---------------------|
| 1. Bucharest | Brussels | London | — |
| 2. Points in Romania | Zurich | Points in the United Kingdom | Points to be agreed |

Notes

1. The routes may be operated in both directions.
 2. On routes 1 and 2, the designated airline or airlines of Romania may on any or all flights omit calling at any of the above mentioned points provided the agreed services on these routes begin or end at a point in the territory of Romania.
 3. On route 2, the beyond points are to be agreed by both aeronautical authorities.
 4. On route 2, no traffic may be picked up at an intermediate point to be set down at points in the territory of the United Kingdom or at points in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.
-

[ROMANIAN TEXT — TEXTE ROUMAIN]

ACORD INTRE GUVERNUL REGATULUI UNIT AL MARII BRITANII SI AL IRLANDEI DE NORD SI GUVERNUL ROMANIEI PRIVIND SERVICIILE SERIENE

Guvernul Regatului Unit al Marii Britanii si al Irlandei de Nord si Guvernul Romaniei, in continuare denumite "Parti Contractante":

Fiind parti la Conventia privind Aviatia Civila Internationala, deschisa spre semnare la Chicago, in ziua de 7 decembrie 1944;

Dorind sa incheie un acord suplimentar la Conventia mentionata in scopul stabilirii de servicii aeriene intre teritoriile lor;

Au convenit cele ce urmeaza:

ARTICOLUL I

Definitii

In scopul aplicarii acestui Acord, in afara de cazul in care din context rezulta altfel:

- (a) termenul "Conventia de la Chicago" inseamna Conventia privind Aviatia Civila Internationala deschisa spre semnare la Chicago, in ziua de 7 decembrie 1944, si include:
 - (i) orice amendament la aceasta care a intrat in vigoare conform Articolului 94(a) din aceasta si care a fost ratificat de ambele Parti Contractante; si
 - (ii) orice anexa sau orice amendament la aceasta adoptate in baza prevederilor Articolului 90 al acestei Conventii, in masura in care un astfel de amendament sau o astfel de anexa este in orice moment in vigoare pentru ambele Parti Contractante.
- (b) termenul "Autoritati Aeronautice" inseamna, in cazul Regatului Unit secretarul de stat pentru transporturi, iar in cazul Romaniei Ministerul Transporturilor si, in cazul Articolului 7, Autoritatea Aviatiei Civile, sau, in ambele cazuri, orice persoana sau organism care poate fi autorizat sa indeplineasca functiile exercitate in prezent de autoritatile mentionate mai sus, sau functii similare.
- (c) termenul "companie aeriana desemnata" inseamna o companie aeriana care a fost desemnata si autorizata, in conformitate cu Articolul 4 din acest Acord.
- (d) termenii "teritoriu al Partii Contractante" si "cetateni ai Partii Contractante", inseamna dupa caz teritoriul si cetatenii Regatului Unit si ai Romaniei; termenul "teritoriu" referitor la Regatul Unit si la Romania are semnificatia care i se atribuie in Articolul 2 din Conventia de la Chicago.
- (e) termenii "serviciu aerian", "serviciu aerian international", "companie aeriana" si "escala necomerciala" au intelesurile respective care le-au fost atribuite in articolul 96 al Conventiei de la Chicago.

- (f) termenul “acest Acord” include, de asemenea, Anexa atasata si orice amendamente convenite in conformitate cu Articolul 16.
- (g) termenul “taxe percepute de la utilizator” inseamna o taxa impusa companiilor aeriene de catre Autoritatile Competente sau permisa de catre acestea pentru punerea la dispozitie de bunuri si servicii aeroportuare sau de instalatii de navigatie aeriana, inclusiv serviciile conexe si facilitatile, pentru aeronave, echipajele lor, pasageri si marfa.

ARTICOLUL 2

Aplicabilitatea Conventiei de la Chicago

Prevederile acestui Acord trebuie sa aiba la baza prevederile Conventiei de la Chicago in masura in care acele prevederi sint aplicabile serviciilor aeriene internationale.

ARTICOLUL 3

Acordarea drepturilor

- (1) Fiecare Parte Contractanta acorda celeilalte Parti Contractante urmatoarele drepturi cu privire la serviciile ei aeriene internationale:
 - (a) dreptul de a zbura peste teritoriul sau fara a ateriza;
 - (b) dreptul de a face escale pe teritoriul sau in scopuri necomerciale.
- (2) Fiecare Parte Contractanta acorda celeilalte Parti Contractante drepturile specificate in continuare in acest Acord, in scopul exploatarei serviciilor aeriene internationale pe rutele specificate in sectiunea corespunzatoare a tabelului de rute anexat la acest Acord. Astfel de servicii si rute sint denumite mai jos “servicii convenite” si respectiv, “rute specificate”. In timpul exploatarei unui serviciu convenit pe o ruta specificata, companiile aeriene desemnate de catre fiecare Parte Contractanta vor beneficia, pe linga drepturile specificate la paragraful (1) al acestui Articol, de dreptul de a face escale pe teritoriul celeilalte Parti Contractante, in punctele specificate pentru acea ruta in tabelul de rute anexat prezentului Acord, in scopul imbarcarii debarcarii de pasageri si marfa inclusiv posta.
- (3) Nici o prevedere din paragraful (2) al acestui Articol nu va putea fi interpretata in sensul de a conferi companiilor aeriene desemnate, ale unei Parti Contractante, dreptul de a imbarca, pe teritoriul celeilalte Parti Contractante, pasageri si marfa, inclusiv posta, transportate contra plata sau remunerare catre un alt punct de pe teritoriul celeilalte Parti Contractante.
- (4) Daca din cauza unor conflicte militare, tulburari sau evenimente politice sau circumstante speciale sau neobisnuite, o companie aeriana desemnata a unei Parti Contractante este in imposibilitate de a opera un serviciu pe ruta sa normala, cealalta Parte Contractanta va intreprinde toate eforturile posibile pentru a facilita continuarea operarii serviciului prin rearanjari temporare corespunzatoare ale rutelor.

ARTICOLUL 4

Desemnarea si autorizarea companiilor aeriene

- (1) Fiecare Parte Contractanta va avea dreptul sa desemneze in scris celeilalte Parti Contractante una sau mai multe companii aeriene in scopul exploatarii serviciilor convenite pe rutele specificate si sa retraga sau sa schimbe aceste desemnari.
- (2) La primirea unei asemenea desemnari, cealalta Parte Contractanta va acorda fara intarziere, conform prevederilor paragrafelor (3) si (4) ale acestui Articol, companiei aeriene sau companiilor aeriene desemnate autorizatiile de operare corespunzatoare.
- (3) Autoritatile Aeronautice ale unei Parti Contractante pot cere companiei aeriene desemnate de cealalta Parte Contractanta sa faca dovada ca este in masura sa indeplineasca conditiile prevazute de legile si reglementarile aplicate, in mod normal si rezonabil, de catre aceste Autoritati la operarea serviciilor aeriene internationale in conformitate cu prevederile Conventiei de la Chicago.
- (4) Fiecare Parte Contractanta va avea dreptul sa refuze acordarea autorizatiilor de operare la care s-a facut referire in paragraful 2 al acestui Articol, sau sa impuna acele conditii pe care le considera necesare in exercitarea de catre o companie aeriana desemnata a drepturilor specificate in Articolul 3, paragraful (2) al prezentului Acord, in orice caz in care acea Parte Contractanta nu este convinsa ca partea preponderenta a proprietatii si controlul efectiv al acelei companii aeriene apartin Partii Contractante care desemneaza compania aeriana sau cetatenilor sai.
- (5) Cind o companie aeriana a fost astfel desemnata si autorizata, ea poate incepe sa opereze serviciile convenite, cu conditia ca acea companie aeriana sa se conformeze prevederilor aplicabile ale prezentului Acord.

ARTICOLUL 5

Revocarea sau suspendarea autorizatiilor de operare

- (1) Fiecare Parte Contractanta va avea dreptul sa revoce o autorizatie de operare sau sa suspende exercitarea drepturilor specificate in Articolul 3, paragraful (2) al prezentului Acord de catre o companie aeriana desemnata de catre cealalta Parte Contractanta sau sa pretinda acele conditii pe care le considera necesare pentru exercitarea acestor drepturi:
 - (a) in orice caz in care nu este convinsa ca partea preponderenta a proprietatii si controlul efectiv al acelei companii aeriene apartin Partii Contractante care desemneaza compania aeriana sau cetatenilor acelei Parti Contractante; sau
 - (b) in cazul in care o companie aeriana nu reuseste sa se conformeze legilor sau reglementarilor aplicate in mod normal si rezonabil de Partea Contractanta care acorda acele drepturi; sau
 - (c) daca compania aeriana nu reuseste in orice alt mod sa opereze conform conditiilor prevazute in cadrul prezentului Acord.
- (2) In afara cazului in care revocarea imediata, suspendarea sau impunerea conditiilor mentionate in paragraful (1) al acestui Articol sint vitale pentru evitarea unor viitoare

abateri de la legi sau reglementari, acest drept va fi exercitat numai dupa consultarea cu cealalta Parte Contractanta.

ARTICOLUL 6

Principiile ce reglementeaza exploatarea serviciilor convenite

(1) Companiile aeriene desemnate ale ambelor Parti Contractante se vor bucura de posibilitati egale si echitabile pentru exploatarea serviciilor convenite pe rutele specificate intre teritoriile lor respective.

(2) Companiile desemnate ale fiecarei Parti Contractante vor tine cont in exploatarea serviciilor convenite de interesele companiilor aeriene desemnate ale celeilalte Parti Contractante, pentru a nu se afecta in mod nejustificat serviciile pe care acestea din urma le asigura pe intregul parcurs sau pe o portiune a acelorasi rute.

(3) Serviciile convenite asigurate de companiile aeriene desemnate ale Partilor Contractante vor fi in strinsa legatura cu cerintele publicului pentru transportul pe rutele specificate si vor avea, ca obiectiv primordial, asigurarea la un coeficient de incarcatura rezonabil a unei capacitati adecvate pentru a raspunde cererilor curente si rational previzibile pentru transportul de pasageri si/sau marfa, inclusiv posta, venind dinspre sau avind ca destinatie teritoriul Partii Contractante care a desemnat compania aeriana. Asigurarea transportului de pasageri si marfa, inclusiv posta, imbarcate sau debarcate in punctele de pe rutele specificate pe teritoriul altor state decit cel care a desemnat compania aeriana, se va face in conformitate cu principiile generale potrivit carora capacitatea va fi in functie de:

- (a) cerintele de trafic spre si dinspre teritoriul Partii Contractante care a desemnat compania aeriana;
- (b) cerintele de trafic ale regiunii prin care trec serviciile convenite, dupa ce s-a tinut seama de alte servicii de transport stabilite de companiile aeriene ale statelor din acea regiune; si
- (c) cerintele operarii liniei aeriene directe.

ARTICOLUL 7

Tarife

(1) (a) Termenul "Tarif" inseamna:

- (i) pretul care urmeaza a fi platit pentru transportul de pasageri, bagaje sau marfa (exclusiv posta);
- (ii) pretul ce urmeaza a fi platit pentru bunurile, serviciile sau alte avantaje aditionale care urmeaza a fi furnizate sau puse la dispozitie in legatura cu un astfel de transport sau ca o chestiune legata de acesta sau care rezulta din acesta;

si include conditiile care determina aplicarea unui astfel de pret si furnizarea sau punerea la dispozitie a oricaror asemenea bunuri, servicii sau avantaje.

- (iii) nivelul comisionului platit de o companie aeriana unui agent privind biletele vindute sau scrisorile de transport aerian completate de acel agent pentru transportul pe serviciile aeriene regulate.
- (b) In cazul in care tarifele sau preturile difera in functie de sezon, ziua saptaminii sau timpul zilei in care este operat un zbor, directia calatoriei sau oricare alt factor, fiecare tarif sau pret diferit va fi considerat ca un tarif separat, indiferent daca a fost sau nu inregistrat, impreuna cu conditiile care l-au determinat, de catre autoritatile competente.
- (2) Tarifele care urmeaza a fi percepute de catre companiile aeriene desemnate pentru transportul intre teritoriile celor doua Parti Contractante vor fi stabilite la cuantumuri rezonabile, tinandu-se seama de toti factorii relevanti, inclusiv de interesele utilizatorilor, costul operarii, un profit rezonabil si considerentele pietii. Autoritatile Aeronautice ale ambelor tari nu vor cere companiilor lor aeriene sa consulte alte companii aeriene inainte de a inregistra pentru aprobare tarife pentru servicii reglementate de urmatoarele prevederi.
- (3) Autoritatile Aeronautice ale ambelor tari vor aplica urmatoarele prevederi pentru aprobarea tarifelor care urmeaza a fi percepute de catre companiile aeriene ale fiecarei tari pentru transportul intre un punct dintr-o tara si un punct din cealalta tara:
- (i) Orice tarif propus pentru a fi perceput pentru transportul intre cele doua tari va fi inregistrat pentru aprobare de catre sau in numele respectivei companii aeriene desemnate la ambele Autoritati Aeronautice cu cel putin 30 de zile (sau o perioada mai scurta, dupa cum pot conveni ambele Autoritati Aeronautice) inainte de data propusa pentru intrarea in vigoare a tarifului.
- (ii) Un tarif astfel inregistrat poate fi aprobat oricind de Autoritatile Aeronautice. Totusi, conform urmatoarelor doua sub-paragrafe, oricare astfel de tarif va fi considerat ca fiind aprobat dupa 21 de zile de la data la care a fost primita cererea de inregistrare, in afara de cazul cind Autoritatile Aeronautice ale ambelor tari nu s-au informat reciproc, in scris, in termen de 20 de zile de la primirea de catre acestea a cererii de inregistrare, despre neaprobarea tarifului propus.
- (iii) Nici o prevedere din paragraful (ii) de mai sus nu va impiedica Autoritatile Aeronautice ale fiecarei tari de a respinge unilateral oricare tarif inregistrat pentru aprobare de una dintre propriile sale companii desemnate. Totusi, o astfel de masura unilaterala va fi luata numai daca acele Autoritati considera fie ca un tarif propus este prea mare fie ca aplicarea lui ar constitui un comportament anticompetitiv care ar putea cauza un prejudiciu serios altei companii aeriene sau altor companii aeriene.
- (iv) Daca Autoritatile Aeronautice ale oricareia dintre tari considera fie ca un tarif ce le-a fost propus de catre o companie desemnata a celeilalte tari in vederea aprobarii este prea mare, fie ca aplicarea lui ar constitui un comportament anticompetitiv fiind posibil sa produca un prejudiciu serios altei companii aeriene sau altor companii aeriene, ele pot, in termen de 20 de zile de la primirea cererii de aprobare, sa solicite consultari cu Autoritatile Aeronautice ale celeilalte tari. Astfel de consultari vor fi incheiate in termen de 21 de zile de la data solicitarii si tariful va intra in vigoare la sfirsitul acelei perioade, in afara cazului in care Autoritatile Aeronautice ale ambelor tari convin intrun alt mod.
- (v) In eventualitatea in care un tarif ce a intrat in vigoare in conformitate cu prevederile de mai sus este considerat de catre Autoritatile Aeronautice ale unei

tari ca produce un prejudiciu serios altei companii aeriene sau altor companii aeriene, pe o anumita ruta sau pe anumite rute, acele Autoritati Aeronautice pot solicita consultari cu Autoritatile Aeronautice ale celeilalte tari. Astfel de consultari se vor incheia in termen de 21 de zile de la data solicitarii, in afara cazului in care Autoritatile ambelor tari convin altfel.

(4) Tarifele care urmeaza a fi percepute de catre o companie aeriana desemnata a unei tari pentru transporturi intre teritoriul celeilalte tari si teritoriul unui stat tert, vor fi inregistrate pentru a fi aprobate de catre Autoritatile Aeronautice ale celeilalte tari. Fiecare tarif inregistrat, va fi aprobat daca este identic in ceea ce priveste nivelul, conditiile si data de expirare, cu un tarif aprobat in mod curent (tariful de referinta) de acele Autoritati Aeronautice si aplicat de o companie aeriana desemnata a celeilalte tari pentru transport intre teritoriul sau si cel al unui stat tert, cu conditia ca acele Autoritati Aeronautice sa-si poata retrace aprobarea daca tariful de referinta este abandonat pentru un motiv oarecare sau sa poata modifica conditiile de aprobare pentru a corespunde oricarei schimbari aprobate a tarifului de referinta.

ARTICOLUL 8

Taxe vamale

(1) Vor fi scutite de toate taxele vamale, taxele nationale de acciza si taxele nationale similare, aeronavele folosite in serviciile aeriene internationale de catre compania aeriana sau companiile aeriene desemnate ale fiecărei Parti Contractante, precum si:

- (a) urmatoarele articole introduse de catre o companie aeriana desemnata a unei Parti Contractante pe teritoriul celeilalte Parti Contractante:
 - (i) echipament de reparatie, intretinere si service si piese componente;
 - (ii) echipament de handling pentru pasageri si piese componente;
 - (iii) echipament de incarcare pentru marfa si piese componente;
 - (iv) echipament destinat sa protejeze securitatea aviatiei civile, inclusiv piese componente pentru incorporarea intr-un astfel de echipament;
 - (v) material de instruire si mijloace de antrenament;
 - (vi) echipament pentru calculator si piese componente; si
 - (vii) documente ale companiei aeriene si ale operatorilor.
- (b) urmatoarele articole introduse de o companie aeriana desemnata a unei Parti Contractante pe teritoriul celeilalte Parti Contractante sau furnizate unei companii aeriene desemnate a unei Parti Contractante pe teritoriul celeilalte Parti Contractante:
 - (i) proviziile de bord (incluzind dar nelimitindu-se la astfel de articole precum: alimente, bauturi, produse din tutun), indiferent daca au fost introduse sau luate la bord pe teritoriul celeilalte Parti Contractante;
 - (ii) carburanti, lubrifianti si rezerve tehnice consumabile;
 - (iii) piese de schimb inclusiv motoare;

cu conditia ca in fiecare caz sa fie destinate folosirii la bordul aeronavelor sau intre limitele unui aeroport international in legatura cu stabilirea sau mentinerea unui serviciu aerian international de catre companie aeriana desemnata interesata.

(2) Scutirea de taxe vamale, taxe nationale de acciza si alte taxe nationale similare, nu va fi extinsa asupra taxelor bazate pe costul serviciilor asigurate companiei (companiilor) aeriene desemnate ale unei Parti Contractante pe teritoriul celeilalte Parti Contractante.

(3) Echipamentul si rezervele la care s-a facut referire in paragraful (1) al acestui Articol, pot fi pastrate, la cerere, sub supravegherea sau controlul autoritatilor competente.

(4) Scutirile acordate prin acest Articol vor fi, de asemenea, valabile in situatiile in care compania aeriana desemnata sau companiile aeriene desemnate ale unei Parti Contractante au stabilit intelegeri cu o alta companie aeriana sau cu alte companii aeriene pentru imprumutarea sau transferarea pe teritoriul celeilalte Parti Contractante a articolelor specificate in paragraful (1) al acestui Articol, cu conditia ca acea alta companie aeriana sau acele alte companii aeriene sa beneficieze, in acelasi fel, de astfel de scutiri din partea celeilalte Parti Contractante.

ARTICOLUL 9

Securitatea aviatiei

(1) Partile Contractante reafirma, in conformitate cu drepturile si obligatiile ce le revin potrivit dreptului international ca obligatiile lor reciproce de a proteja securitatea aviatiei civile impotriva actelor de interventie ilicita fac parte integranta din prezentul Acord. Fara a limita generalitatea drepturilor si obligatiilor lor potrivit dreptului international, Partile Contractante vor actiona in special in conformitate cu prevederile Conventiei cu privire la infractiuni si anumite alte acte comise la bordul aeronavelor, semnate la Tokyo la 14 septembrie 1963, Conventiei pentru reprimarea capturarii ilicite a aeronavelor, semnata la Haga la 16 decembrie 1970, si ale Conventiei pentru reprimarea actelor ilicite indreptate impotriva securitatii aviatiei civile, semnate la Montreal la 23 septembrie 1971 si ale oricarei alte conventii privind securitatea aviatiei la care Partile Contractante vor adera.

(2) Partile Contractante isi vor acorda reciproc, la cerere, toata asistenta necesara pentru prevenirea actelor de capturare ilicita a aeronavelor civile si a altor acte ilicite indreptate impotriva securitatii acestor aeronave, a pasagerilor si echipajelor lor, a aeroporturilor si instalatiilor de navigatie aeriana, precum si a oricarei alte amenintari indreptate impotriva securitatii aviatiei civile.

(3) In raporturile lor reciproce, Partile Contractante vor actiona in conformitate cu standardele referitoare la securitatea aviatiei si, in masura in care sint aplicate de catre ele, cu practicile recomandate, stabilite de Organizatia Aviatiei Civile Internationale si desemnate ca Anexe la Conventia de la Chicago; si vor cere ca operatorii de aeronave inmatriculate de ele, operatorii care isi au sediul principal al activitatii sau resedinta permanenta pe teritoriul lor si operatorii de aeroporturi situate pe teritoriul lor, sa actioneze in conformitate cu aceste prevederi referitoare la securitatea aviatiei. In acest

paragraf, referirea la standardele privind securitatea aviatiei, include orice diferenta notificata de catre Partea Contractanta interesata. Fiecare parte Contractanta va transmite celeilalte Parti, informatii prealabile despre intentia sa de a notifica orice diferenta.

(4) Fiecare Parte Contractanta se va asigura ca, in cadrul teritoriului sau, sint luate masuri efective pentru a proteja aeronavele, pentru a controla pasagerii si bagajele lor de mina, pentru a realiza controalele corespunzatoare cu privire la echipaje, marfa (inclusiv bagaje de cala) si proviziile de bord, inainte de sin in timpul imbarcarii sau incarcarii si ca aceste masuri sint adaptate pentru a corespunde intensificarii amenintarilor. Fiecare Parte Contractanta este de acord ca li se poate cere companiilor sale aeriene sa respecte prevederile privind securitatea aeriana, mentionate in paragraful (3), solicitate de cealalta Parte Contractanta, la intrarea in, iesirea din sau in timp ce se afla in limitele teritoriului celeilalte Parti Contractante. De asemenea, fiecare Parte Contractanta va actiona favorabil, la orice cerere a celeilalte Parti Contractante, pentru masuri speciale de securitate rezonabile spre a face fata unei amenintari deosebite.

(5) Cind are loc un incident sau exista amenintarea unui incident de capturare ilcita a unei aeronave civile sau alte acte ilicite indreptate impotriva sigurantei unor astfel de aeronave, pasagerilor si echipajelor lor, aeroporturilor sau instalatiilor de navigatie aeriana, Partile Contractante se vor sprijini reciproc, prin facilitarea comunicatiilor si alte masuri adecvate destinate sa puna capat unui astfel de incident sau amenintari, cit mai repede posibil, cu un risc minim in ceea ce priveste viata.

(6) Cind o Parte Contractanta are temeiuri rezonabile sa creada ca cealalta Parte Contractanta s-a abatut de la prevederile acestui Articol, prima Parte Contractanta poate cere consultari imediate cu cealalta Parte Contractanta. In cazul in care Partile Contractante nu reusesc sa ajunga la o rezolvare satisfacatoare a problemei, in termen de 15 zile de la data primirii unei astfel de cereri, aceasta va constitui motivul pentru retinerea, revocarea, limitarea sau impunerea de conditii pentru autorizatiile de operare sau permisele tehnice ale companiei aeriene sau companiilor aeriene ale celeilalte Parti Contractante. In cazul in care se justifica ca fiind o urgenta, o Parte Contractanta poate lua o masura interimara inainte de expirarea celor 15 zile.

(7) Fiecare Parte Contractanta va lua masurile pe care le considera realizabile pentru a se asigura ca o aeronava supusa unei actiuni de capturare ilcita sau altor acte de interventie ilcita, care a aterizat pe teritoriul sau, este retinuta la sol cu exceptia cazului in care plecarea sa este ceruta de datoria precumpanitoare de a proteja viata umana. Acolo unde este posibil, asemenea masuri vor fi luate pe baza unor consultari reciproce.

ARTICOLUL 10

Furnizarea datelor statistice

Autoritatile Aeronautice ale unei Parti Contractante, vor transmite Autoritatilor Aeronautice ale celeilalte Parti Contractante, la cererea lor, date periodice sau alte situatii statistice care pot fi cerute in mod rezonabil in scopul examinarii capacitatii asigurate pe serviciile convenite de catre companiile aeriene desemnate ale Partii Contractante la care se face referire la inceputul acestui Articol. Aceste situatii vor include toate informatiile cerute pentru a determina volumul traficului transportat de acele companii aeriene pe serviciile convenite, precum si originile si destinatiile acestui trafic.

ARTICOLUL 11

Reprezentarea companiei aeriene si vinzarile

(1) Compania aeriana sau companiile aeriene desemnate ale unei Parti Contractante vor avea dreptul, in conformitate cu legile si reglementarile referitoare la intrarea, rezidenta si angajarea personalului celeilalte Parti Contractante, sa aduca si sa mentina pe teritoriul celeilalte Parti Contractante acele persoane din cadrul propriului personal managerial, tehnic, operational si de alta specialitate, care sint necesare pentru asigurarea serviciilor aeriene.

(2) Companiile aeriene desemnate ale fiecarei Parti Contractante vor avea dreptul sa puna in vinzare prestatii de transport aerian pe teritoriul celeilalte Parti Contractante, fie direct fie prin intermediul agentilor numiti de catre companiile aeriene desemnate. Companiile aeriene desemnate ale fiecarei Parti Contractante vor avea dreptul sa vinda, si orice persoana va fi libera sa cumpere astfel de prestatii de transport in moneda locala sau in orice alta moneda liber convertibila.

ARTICOLUL 12

Transferul veniturilor

Fiecare companie aeriana desemnata va avea dreptul sa transforme si sa transfere in tara sa, la cerere, veniturile excedentare ramase dupa achitarea cheltuielilor pe plan local. Transformarea si transferarea vor fi permise fara restrictii la cursul de schimb aplicabil pentru tranzactiile curente care este in vigoare la data cind astfel de venituri sint prezentate pentru transformare si transferare si nu vor fi supuse vreunei taxe, cu exceptia acelor pretinse in mod normal de banci pentru realizarea unei astfel de transformari si transferari.

ARTICOLUL 13

Taxe percepute de la utilizatori

(1) O Parte Contractanta nu va impune sau nu va permite sa se impuna companiilor aeriene desemnate de cealalta Parte Contractanta taxe care se percep de la utilizatori mai mari decit cele impuse propriilor sale companii aeriene ce opereaza servicii aeriene internationale similare.

(2) Fiecare Parte Contractanta va incuraja consultarile privind taxele care se percep de la utilizatori, intre autoritatile sale competente insarcinate cu acestea si companiile aeriene ce utilizeaza servicii si facilitati furnizate de catre acele autoritati insarcinate, acolo unde este posibil, prin intermediul organizatiilor reprezentative ale acelor companii aeriene. Notificarea oricarei propuneri de schimbare a taxelor percepute de la utilizatori, va trebui sa fie transmisa acestor utilizatori, in timp util, pentru a le permite sa-si exprime punctele de vedere inainte ca schimbarile sa aiba loc. Fiecare Parte Contractanta va incuraja in continuare autoritatile sale competente insarcinate cu incasarea taxelor de la utilizatori si pe acesti utilizatori sa faca schimbul de informatii corespunzatoare referitoare la taxele percepute de la utilizatori.

ARTICOLUL 14

Consultari

Fiecare Parte Contractanta poate cere oricind consultari cu privire la implementarea, interpretarea, aplicarea sau amendarea prezentului Acord sau cu privire la respectarea acestui Acord. Astfel de consultari, care pot avea loc intre Autoritatile Aeronautice, vor incepe intr-un interval de 60 de zile de la data la care cealalta Parte Contractanta primeste o cerere scrisa, in afara de cazul in care Partile Contractante nu au convenit altfel.

ARTICOLUL 15

Solutionarea diferendelor

(1) In cazul aparitiei unui diferend intre Partile Contractante referitor la interpretarea sau aplicarea prezentului Acord, Partile Contractante vor incerca, in primul rind, sa-l solutioneze prin negocieri.

(2) Daca Partile Contractante nu ajung la o rezolvare a diferendului prin negociere, el poate fi supus de catre acestea persoanei sau organismului asupra caruia ele pot conveni sau, la cererea oricareia dintre Partile Contractante, va fi supus pentru a se lua o hotarire unui tribunal *ad-hoc* ("tribunal") format din trei judecatori, care va fi constituit dupa cum urmeaza:

- (a) in intervalul de 30 de zile la primirea unei cereri de arbitrare, fiecare Parte Contractanta va numi cite un judecator. In intervalul de 60 de zile de la numirea celui de-al doilea judecator, o persoana dintr-un stat tert, care va actiona ca presedinte al tribunalului, va fi numita ca cel de-al treilea judecator printr-o intelegere intre ceilalti doi judecatori;
- (b) daca nici o numire nu a fost facuta in cadrul limitelor de timp specificate anterior, oricare dintre Partile Contractante poate cere Presedintelui Curtii Internationale de Justitie sa faca numirea necesara intr-un interval de 30 de zile. Daca Presedintele are aceeasi nationalitate cu cea a uneia dintre Partile Contractante, cel mai in virsta Vicepresedinte, care nu este descalificat pe acest temei, va face numirea.

(3) Cu exceptia cazului prevazut de aici inainte in acest Articol sau cind Partile Contractante au convenit altfel, tribunalul va determina limitele jurisdicției sale si va stabili propria sa procedura. La indicatia tribunalului sau la cererea oricareia dintre Partile Contractante, se va tine o intrunire, nu mai tirziu de 30 de zile de la constituirea completa a tribunalului, pentru a se stabili problemele exacte ce urmeaza a fi arbitrate si procedurile specifice ce trebuiesc urmate.

(4) Cu exceptia cazului in care Partile Contractante au convenit altfel sau s-a dispus in alt fel de catre tribunal, fiecare Parte Contractanta va prezenta un Memorandum in termen de 45 de zile de la constituirea completa a tribunalului. Raspunsurile vor fi date in 60 de zile. In termen de 30 de zile de la data la care raspunsurile urmau sa fie date, tribunalul va tine o audiere la cererea oricareia dintre Partile Contractante sau daca va considera necesar.

(5) Tribunalul va incerca sa dea o hotarire scrisa in termen de 30 de zile de la data incheierii audierii sau, daca nu are loc nici o audiere, la 30 de zile de la data la care ambele raspunsuri au fost transmise. Hotarirea va fi luata cu o majoritate de voturi.

(6) Partile Contractante pot transmite cereri pentru clarificarea hotaririi in termen de 15 zile de la data primirii acesteia si o astfel de clarificare va fi emisa in termen de 15 zile de la data acestei cereri.

(7) Hotarirea tribunalului va fi obligatorie pentru Partile Contractante.

(8) Fiecare Parte Contractanta va suporta cheltuielile pentru judecatorul desemnat de ea. Celelalte cheltuieli ale tribunalului vor fi impartite in mod egal de catre Partile Contractante, inclusiv orice cheltuieli facute de Presedintele sau Vicepresedintele Curtii Internationale de Justitie pentru aplicarea procedurilor din paragraful 2(b) al acestui Articol.

ARTICOLUL 16

Amendamente

(1) Prezentul Acord poate fi modificat prin acordul Partilor Contractante. In acest scop, fiecare Parte Contractanta va examina cu grija orice propunere prezentata de cealalta Parte Contractanta. Orice amendamente convenite vor intra in vigoare cind Partile Contractante si-au notificat reciproc, pe cai diplomatice, conformarea cu formalitatile cerute de legislatia sau reglementarile lor constitutionale referitoare la intrarea in vigoare a acordurilor internationale.

(2) Anexa prezentului Acord poate fi modificata prin intelegeri directe intre Autoritatile Aeronautice ale Partilor Contractante si orice asemenea amendament va fi confirmat printr-un schimb de note.

(3) Negocierile referitoare la modificarea prezentului Acord sau a Anexei sale vor incepe intr-o perioada de 60 de zile de la data primirii cererii, in afara cazului in care ambele Parti convin sa prelungeasca aceasta perioada.

ARTICOLUL 17

Incetarea

Fiecare Parte Contractanta poate notifica in scris oricind celeilalte Parti Contractante hotarirea sa de incetare a prezentului Acord. O astfel de notificare va fi comunicata simultan Organizatiei Aviatiei Civile Internationale. Acest Acord va inceta la miezul noptii (la locul de primire a notificarii), imediat inaintea terminarii unui an de la data primirii notificarii de catre cealalta Parte Contractanta, in afara cazului in care notificarea este retrasa, printr-o intelegere, inainte de sfirsitul acestei perioade. In absenta confirmarii primirii de catre cealalta Parte Contractanta, notificarea va fi considerata ca fiind primita la 14 zile dupa primirea notificarii de catre Organizatia Aviatiei Civile Internationale.

ARTICOLUL 18

Intrarea in vigoare

(1) Acest Acord va inlocui Acordul dintre Partile Contractante privind transporturile aeriene civile din 19 June 1972.

(2) Acest Acord va intra in vigoare la data cind Partile Contractante si-au notificat reciproc, pe cai diplomatice, conformarea cu formalitatile cerute de legislatia lor sau de reglementarile constitutionale referitoare la intrarea in vigoare a acordurilor internationale.

Drept pentru care subsemnatii, avind depline puteri din partea propriilor Guverne, au semnat acest Acord.

Incheiat in doua exemplare la Londra in ziua de 28 March 1995 in limbile engleza si romana, ambele texte fiind egal autentice.

Pentru Guvernul
Regatului Unit al Marii Britanii
si al Irlandei de Nord:

GOSCHEN

Pentru Guvernul
Romaniei:

A. NOVAC

ANEXA

TABEL DE RUTE

PARTEA 1

Rute care urmeaza a fi operate de catre compania sau companiile aeriene desemnate de Regatul Unit:

| Puncte in Regatul Unit | Puncte intermediare | Puncte in Romania | Puncte mai departe |
|---------------------------|---------------------|-------------------|----------------------------------|
| 1. Londra | Zagreb | Bucuresti | — |
| 2. Puncte in Regatul Unit | Sofia | Puncte in Romania | Puncte ce urmeaza a fi convenite |

Observatii

- (1) Rutele pot fi operate in ambele directii.
- (2) Pe rutele 1 si 2, compania sau companiile aeriene desemnate ale Regatului Unit pot, cu ocazia unora sau a tuturor zborurilor, omite sa deserveasca oricare dintre punctele mentionate mai sus cu conditia ca serviciile convenite pe aceste rute sa inceapa sau sa se sfirseasca intr-un punct de pe teritoriul Regatului Unit.
- (3) Pe ruta 2, punctele mai departe urmeaza sa fie convenite de ambele autoritati aeronautice.
- (4) Pe ruta 2, nici un fel de trafic nu poate fi preluat de la un punct intermediar pentru a fi lasat in puncte de pe teritoriul Romaniei, sau din puncte de pe teritoriul Romaniei, pentru a fi lasat intr-un punct mai departe, si viceversa, cu exceptia celor convenite, din timp in timp, de Autoritatile Aeronautice ale Partilor Contractante. Aceasta restrictie se aplica, de asemenea, tuturor formelor de trafic de escala.

PARTEA 2

Rute care urmeaza a fi operate de catre compania sau companiile aeriene desemnate de Romania:

| Puncte in Romania | Puncte intermediare | Puncte in Regatul Unit | Puncte mai departe |
|----------------------|---------------------|------------------------|----------------------------------|
| 1. Bucuresti | Bruxelles | Londra | — |
| 2. Puncte in Romania | Zurich | Puncte in Regatul Unit | Puncte ce urmeaza a fi convenite |

Observatii

- (1) Rutele pot fi operate in ambele directii.
 - (2) Pe rutele 1 si 2, compania sau companiile aeriene desemnate ale Romaniei pot, cu ocazia unora sau a tuturor zborurilor, omite sa deserveasca oricare dintre punctele mentionate mai sus cu conditia ca serviciile convenite pe aceste rute sa inceapa sau sa se sfirseasca intr-un punct de pe teritoriul Romaniei.
 - (3) Pe ruta 2, punctele mai departe urmeaza sa fie convenite de ambele Autoritati Aeronautice.
 - (4) Pe ruta 2, nici un fel de trafic nu poate fi preluat de la un punct intermediar pentru a fi lasat in puncte din teritoriul Regatului Unit, sau din puncte de pe teritoriul Regatului Unit pentru a fi lasat intr-un punct mai departe, si viceversa, cu exceptia celor convenite, din timp in timp, de Autoritatile Aeronautice ale Partilor Contractante. Aceasta restrictie se aplica, de asemenea, tuturor formelor de trafic de escala.
-

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA ROUMANIE RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la Roumanie (ci-après dénommés « les Parties contractantes »),

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago²,

Désireux de conclure un accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression « la Convention de Chicago » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également :

- i) De tout amendement à cette Convention entré en vigueur en vertu de son article 94 a et ratifié par les deux Parties contractantes;
- ii) De toute annexe ou amendement à cette annexe adoptés conformément à l'article 90 de la Convention, dans la mesure où l'annexe ou l'amendement en question est en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Royaume-Uni, du Secrétaire d'Etat aux transports et, aux fins de l'article 7, de la Civil Aviation Authority, et, dans le cas de la Roumanie, du Ministère des transports ou, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilité à exercer une des fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Les expressions « territoire de la Partie contractante » et « ressortissants de la Partie contractante » s'entendent du territoire et des ressortissants de la Roumanie et du Royaume-Uni, selon le cas; le mot « territoire », en ce qui concerne la

¹ Entré en vigueur le 3 mars 1997 par notification, conformément à l'article 18.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

Roumanie et le Royaume-Uni, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention de Chicago;

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention de Chicago;

f) L'expression « le présent Accord » s'entend également de l'Annexe audit Accord et de tout amendement qui y serait apporté conformément à l'article 16;

g) L'expression « redevances d'usage » s'entend des sommes demandées aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes, ou autorisées par celles-ci, pour l'utilisation des aéroports ou de leurs installations, ou encore des facilités de navigation aérienne, y compris les services et installations apparentés, par leurs aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportées.

Article 2

APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord seront subordonnées aux dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés ci-après dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés « les services convenus » et « les routes indiquées ». Lorsqu'elles exploitent un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points de ladite route indiqués dans l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers ou des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter en vertu d'un contrat de louage ou contre rémunération jusqu'à un autre point du territoire de cette autre Partie.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire

habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

Article 4

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que de retirer ou modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et à juste titre à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude que la Partie contractante qui l'a désignée ou les ressortissants de cette Partie détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif.

5. Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude que la Partie contractante qui l'a désignée ou les ressortissants de cette Partie détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif;

b) Dans les cas où l'entreprise en question ne se conforme pas aux lois et règlements appliqués normalement et à juste titre par la Partie contractante qui a accordé ces droits;

c) Si, aux fins de son exploitation, l'entreprise ne se conforme pas à d'autres égards aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il faut sur le champ annuler ou suspendre l'autorisation d'exploitation ou imposer les conditions dont il est fait état au paragraphe 1 du présent article pour empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante devront, dans l'exploitation des services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services assurés par ces dernières sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Aux fins du transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra d'appliquer les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux besoins du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des Etats de la région;

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 7

TARIFS

1. a) Le mot « tarif » s'entend :

i) Du prix à demander pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exception du courrier);

ii) Du prix à demander pour des biens, services ou autres prestations à fournir ou à assurer en plus en rapport avec ledit transport, à l'occasion ou en conséquence de celui-ci;

et, entre autres, des conditions qui déterminent l'applicabilité dudit prix et la fourniture ou la mise à disposition des biens, services ou prestations;

iii) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou les lettres de transport établies par ledit agent pour un transport sur des services aériens réguliers;

b) Si les barèmes ou taux varient selon la saison, le jour de la semaine ou l'heure de la journée où le vol a lieu, le sens du voyage ou d'autres facteurs, chaque barème ou taux différent sera considéré comme constituant un tarif distinct, qu'il ait ou non été présenté séparément avec les conditions qui s'y rapportent aux autorités compétentes;

2. Les tarifs que les entreprises désignées appliqueront pour le transport entre les territoires des deux Parties contractantes seront fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et la situation du marché. Les autorités aéronautiques des deux pays n'exigeront pas de leurs entreprises qu'elles en consultent d'autres avant de soumettre pour agrément les tarifs applicables à des services visés par les dispositions énoncées ci-après.

3. Les autorités aéronautiques des deux pays appliqueront les dispositions suivantes pour l'agrément des tarifs à appliquer par les entreprises de l'un ou l'autre pays pour le transport entre un point d'un des pays et un point de l'autre pays :

- i) Tout tarif proposé pour le transport entre les deux pays sera déposé par l'entreprise désignée concernée, ou en son nom, auprès des autorités aéronautiques des deux Parties au moins 30 jours (ou dans un délai plus court dont lesdites autorités pourront convenir) avant la date prévue de son entrée en vigueur;
- ii) Un tarif ainsi déposé pourra être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques. Cependant, sous réserve des dispositions des deux alinéas suivants, tout tarif ainsi déposé sera réputé avoir été agréé 21 jours après la date de dépôt, à moins que dans les 20 jours suivant la date de dépôt les autorités aéronautiques des deux pays ne se soient mutuellement informées par écrit de leur refus d'agréer le tarif proposé;
- iii) Aucune disposition de l'alinéa ii, ci-dessus n'empêchera les autorités aéronautiques de l'un ou l'autre pays de refuser unilatéralement un tarif déposé par l'une de ses propres entreprises désignées. Toutefois, cette décision unilatérale ne sera prise que si lesdites autorités estiment, soit que le tarif proposé est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien;
- iv) Si les autorités aéronautiques de l'un ou l'autre pays estiment, soit qu'un tarif qui leur est proposé par une entreprise désignée de l'autre pays est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien, elles pourront, dans les 20 jours suivant le dépôt du tarif, demander l'ouverture de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays. Ces consultations devront être menées à leur terme dans les 21 jours suivant celui où elles auront été demandées et le tarif prendra effet à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités des deux pays n'en conviennent autrement;
- v) Si les autorités aéronautiques d'un pays estiment qu'un tarif entré en vigueur conformément aux dispositions ci-dessus cause un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien sur une ou plusieurs routes particulières, elles pourront demander l'ouverture de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays. Ces consultations seront menées à leur terme dans un délai de 21 jours à compter de la date à laquelle elles auront été demandées, à moins que les autorités des deux pays n'en conviennent autrement.

4. Les tarifs à appliquer par une entreprise désignée d'un des pays pour le transport entre le territoire de l'autre pays et celui d'un Etat tiers seront déposés pour agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre pays. Chaque tarif ainsi proposé sera agréé s'il est identique, par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, à un tarif (« tarif de référence ») déjà agréé par ces autorités aéronautiques et appliqué par une entreprise désignée de cet autre pays pour le transport entre son territoire et celui d'un Etat tiers, étant entendu que ces autorités aéronautiques pourront retirer leur agrément si le tarif de référence utilisé à titre de comparaison n'est plus appliqué pour quelque raison que ce soit ou modifier les conditions d'agrément de manière à les faire correspondre à toute modification approuvée du tarif de comparaison.

Article 8

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une ou l'autre Partie contractante seront exemptés de tous droits de douane, droits d'accise nationaux et autres frais nationaux similaires, de même que :

a) Les articles suivants introduits par une entreprise désignée d'une Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie :

- i) Matériel de réparation, d'entretien et de maintenance et pièces de rechange;
- ii) Matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et pièces de rechange;
- iii) Matériel de chargement des marchandises et pièces de rechange;
- iv) Matériel de sécurité destiné à l'aviation civile, y compris pièces de rechange pour ce matériel;
- v) Matériel destiné à l'instruction et aides à la formation;
- vi) Matériel informatique et pièces de rechange;
- vii) Documents de bord et de navigation

b) Les articles suivants introduits par une entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie ou fournis à une entreprise désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie :

- i) Provisions de bord (y compris mais non exclusivement articles tels que denrées alimentaires, boissons et tabac), qu'elles soient introduites ou embarquées sur le territoire de l'autre Partie contractante;
- ii) Carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;
- iii) Pièces de rechange, y compris moteurs;

à condition qu'ils soient dans chaque cas destinés à être utilisés à bord d'un appareil ou dans le périmètre d'un aéroport international à l'occasion de la création ou de l'exploitation d'un service aérien international par l'entreprise désignée concernée.

2. L'exemption des droits de douane, droits d'accise nationaux et autres frais nationaux analogues ne s'étendra pas aux redevances demandées sur la base du coût

des services fournis à l'entreprise ou aux entreprises désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie.

3. Il pourra être exigé que les équipements et articles visés au paragraphe 1 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions prévues par le présent article s'appliqueront également lorsque l'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie contractante auront conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements de prêt ou de transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles visés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 9

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Les Parties contractantes réaffirment, eu égard à leurs droits et obligations en vertu du droit international, que les obligations qu'elles ont contractées vis-à-vis l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite font partie intégrante du présent Accord. En particulier, et sans que cela ne limite l'ensemble de leurs droits et obligations en vertu du droit international, elles se conformeront aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, ainsi que toute autre convention relative à la sécurité aérienne à laquelle elles deviendront parties.

2. Chaque Partie contractante apportera à l'autre Partie, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles leur sont applicables, aux Pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexes à la Convention de Chicago; elles exigeront que les exploitants d'aéronefs de leur pavillon, les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence faite dans ce paragraphe aux normes de sécurité aérienne recouvre les différences notifiées par chaque Partie contractante concernée. Chacune d'elles signifiera à l'avance à l'autre Partie son intention de notifier une éventuelle différence.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

4. Chaque Partie contractante veillera à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la menace. Chaque Partie contractante est convenue que ses entreprises de transport aérien pourront être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne prévues au paragraphe 3 et qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur son territoire et au départ de ce territoire. Chaque Partie contractante donnera également une suite favorable à toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5. En cas d'incident, ou de menace d'incident conduisant à la capture illicite d'un aéronef civil ou à d'autres actes illicites portant atteinte à la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible audit incident ou à ladite menace, avec un minimum de risques pour les vies humaines.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle pourra demander l'ouverture immédiate de consultations avec cette autre Partie. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre la question de façon satisfaisante dans les 15 jours à compter de la date de réception de la demande de consultations, elles seront fondées à suspendre, annuler ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, ou encore à l'assortir de conditions. En cas d'urgence, une Partie contractante pourra prendre des mesures conservatoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

7. Chaque Partie contractante prendra les mesures qu'elle jugera réalistes pour qu'un aéronef faisant l'objet d'une capture illicite ou autres actes d'intervention illicite qui a atterri sur son territoire soit maintenu au sol à moins que son départ ne soit rendu nécessaire par l'obligation absolue de protéger des vies humaines. Chaque fois que cela est matériellement possible, ces mesures seront prises en concertation.

Article 10

FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11

REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES ET VENTES

1. L'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie contractante aura ou auront le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer sur le territoire de cette autre Partie, leurs personnels administratifs, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés indispensables pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'entremise d'agents nommés par elles. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de vendre ces prestations, et toute personne aura le droit de les acheter, en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 12

TRANSFERT DES RECETTES

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays sur simple demande l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert seront autorisées sans aucune restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes seront présentées pour conversion et transfert et ne seront soumises à aucune commission autre que celles normalement prélevées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 13

REDEVANCES D'USAGE

1. Aucune Partie contractante n'imposera ni ne permettra que soient imposées aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encouragera la concertation, concernant les redevances d'usage, entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui aura lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage sera notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chaque Partie contractante encouragera en outre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et lesdits utilisateurs à échanger les informations qui conviendront concernant ces redevances.

Article 14

CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander l'ouverture de consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord, ou encore le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui pourront se dérouler entre les autorités aéronautiques, débiteront dans les 60 jours à compter de la date de réception de leur demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 15

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles pourront soumettre le différend à une personne ou à un organisme qu'elles auront choisi d'un commun accord, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend sera soumis pour décision à un tribunal spécial (« le tribunal ») composé de trois arbitres et constitué de la manière suivante :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres désigneront d'un commun accord un troisième arbitre, ressortissant d'un Etat tiers, qui agira en qualité de président du tribunal;

b) Si, dans les délais indiqués ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président qui ne peut être récusé à ce titre et qui a le plus d'ancienneté procédera à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal déterminera le champ de sa compétence et établira ses propres règles. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les règles à suivre.

4. A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante déposera un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques devront être déposées 60 jours plus tard. A la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les 30 jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre sa décision par écrit dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours suivant

la date de dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal sera prise à la majorité.

6. Les Parties contractantes pourront présenter une demande d'éclaircissements concernant la décision dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et ces éclaircissements seront fournis dans les 15 jours à compter de la demande à cet effet.

7. La décision du tribunal aura force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre qu'elle aura désigné. Les autres dépenses du tribunal seront réparties à parts égales entre les Parties contractantes, y compris toutes les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président de la Cour internationale de Justice pour l'exécution des démarches prévues au paragraphe 2 *b* du présent article.

Article 16

AMENDEMENT

1. Le présent Accord pourra être modifié par voie d'accord entre les Parties contractantes. A cet effet, chaque Partie contractante étudiera attentivement toute proposition présentée par l'autre Partie. Les modifications convenues prendront effet lorsque les Parties contractantes se seront notifiées par la voie diplomatique l'accomplissement des formalités prévues par leur législation ou leur constitution concernant l'entrée en vigueur des accords internationaux.

2. L'Annexe au présent Accord peut être modifiée par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et ces modifications seront confirmées par un échange de notes.

3. Les négociations en vue de modifier le présent Accord ou son Annexe commenceront dans les 60 jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties ne conviennent de prolonger ce délai.

Article 17

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification devra être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin à minuit (heure locale au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Accord remplacera l'Accord conclu entre les Parties le 19 juin 1972¹ concernant les transports civils aériens.

2. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées par la voie diplomatique l'accomplissement des formalités prévues par leur législation ou leur constitution concernant l'entrée en vigueur des accords internationaux.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Londres le 28 mars 1995 en langues anglaise et roumaine, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

GOSCHEN

Pour le Gouvernement
de la Roumanie :

A. NOVAC

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 864, p. 213.

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première partie

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées du Royaume-Uni :

| <i>Points au Royaume-Uni</i> | <i>Points intermédiaires</i> | <i>Points en Roumanie</i> | <i>Points au-delà</i> |
|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| 1. Londres | Zagreb | Bucarest | — |
| 2. Points au Royaume-Uni | Sofia | Points en Roumanie | Points à convenir |

Notes :

1. Les routes peuvent être exploitées dans les deux sens.
2. Sur les routes 1 et 2, la ou les entreprises désignées du Royaume-Uni pourront, lors de tout vol, omettre n'importe quelle escale sur les routes ci-dessus, à condition que les services convenus sur ces routes commencent ou se terminent en un point situé au Royaume-Uni.
3. Sur la route 2, les points au-delà doivent être arrêtés d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
4. Sur la route 2, aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire de la Roumanie, ou embarqué sur le territoire de la Roumanie pour être débarqué en des points situés au-delà, ou inversement, sauf si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique à toutes les formes d'escale en cours de route.

Deuxième partie

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées de Roumanie :

| <i>Points en Roumanie</i> | <i>Points intermédiaires</i> | <i>Points au Royaume-Uni</i> | <i>Points au-delà</i> |
|-------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------|
| 1. Bucarest | Bruxelles | Londres | — |
| 2. Points en Roumanie | Zurich | Points au Royaume-Uni | Points à convenir |

Notes :

1. Les routes peuvent être exploitées dans les deux sens.
2. Sur les routes 1 et 2, la ou les entreprises désignées de Roumanie pourront, lors de tout vol, omettre n'importe quelle escale sur les routes ci-dessus, à condition que les services convenus sur ces routes commencent ou se terminent en un point situé en Roumanie.
3. Sur la route 2, les points au-delà doivent être arrêtés d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties.
4. Sur la route 2, aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire du Royaume-Uni, ou embarqué sur le territoire du Royaume-Uni, pour être débarqué à des points situés au-delà, ou inversement, sauf si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique à toutes les formes d'escale en cours de route.

