

No. 39698

**Belgium
and
Czech Republic**

Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Czech Republic (with annex). Brussels, 6 April 1998

Entry into force: *provisionally on 6 April 1998 by signature and definitively on 23 June 2003, in accordance with article 24*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 13 November 2003*

**Belgique
et
République tchèque**

Accord entre le Gouvernement de la République tchèque et le Gouvernement du Royaume de Belgique relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles, 6 avril 1998

Entrée en vigueur : *provisoirement le 6 avril 1998 par signature et définitivement le 23 juin 2003, conformément à l'article 24*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 13 novembre 2003*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

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

The Government of the Czech Republic and the Government of the Kingdom of Belgium, hereinafter referred to as Contracting Parties;

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

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

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

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

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

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

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

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

(g) the term "computer reservation system" (CRS) means a computerised system that provides information about airline schedules, seat/space availability, fares/rates and related

services, through which reservations can be made and/or tickets can be issued and sold and which make some or all of these facilities available to travel and cargo agents;

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

Article 2. Traffic Rights

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3. Designation and Operating Authorisation

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

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

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

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

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

Article 4. Revocation and Suspension of Rights

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

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

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

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

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

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

Article 5. Application of Laws, Regulations and Procedures

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

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

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

Article 6. Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

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

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

(6) Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

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

(8) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

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

Article 7. Recognition of Certificates and Licenses

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

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

Article 8. Customs Duties and Other Charges

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

any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.

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

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

(b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; and

(c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

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

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

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

Article 9. Use of Airports and Aviation Facilities

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

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

Article 10. Direct Transit

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, except in respect of security provisions referred to in Article 6 of this Agreement and prevention of trafficking of nar-

cotic drugs and substances, to no more than a simplified control. Baggage and freight in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges. This article shall not preclude a Contracting Party member of the Schengen Arrangements to fulfil its obligation.

Article 11. Sale of Services and Transfer of Funds

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

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

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

Article 12. Tariffs

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

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

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

mechanism. Failing any bilateral or multilateral agreement, each designated airline may develop tariffs individually.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 13. Capacity

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

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

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

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area; and

(c) the requirements of through airline operation.

Article 14. Timetables

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

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

Article 15. Airline Representation

(1) The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their

representative and commercial, technical and other specialist staff reasonably required for the operation of the agreed services.

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

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

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

Article 16. Ground Handling

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

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

Article 17. Computer Reservation System

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

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

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

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

(2) A Contracting Party guarantees free and unimpaired access in its territory to the CRS chosen as its primary system by the designated airline of the other Contracting Party.

Neither Contracting Party will, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS chosen by the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline.

Article 18. Provision of Information

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

Article 19. Consultations

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

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

Article 20. Amendments

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

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

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

Article 21. Settlement of Disputes

(1) In case of dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation

(2) If the aeronautical authorities fail to reach an agreement the dispute shall be settled by negotiations between the Contracting Parties.

(3) If the dispute cannot be settled in accordance with paragraph (2) above, each Contracting Party may submit the dispute to an arbitral tribunal.

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

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

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

Article 22. Registration

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

Article 23. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of the delivery of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In absence of acknowledgement of delivery by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the delivery of the notice to the International Civil Aviation Organisation.

Article 24. Entry into force

(1) Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party by diplomatic note that the formalities constitutionally required in their respective country for approval of this

Agreement have been complied with. This Agreement shall enter into force on the date of delivery of the latter of these two notifications.

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

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

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

For the Government of the Kingdom of Belgium:

M. DAERDEN
Minister of Transport

For the Government of the Czech Republic:

M. MOOS
Minister of Transport

ANNEX

Section I

Routes to be operated by the Czech designated airline:

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

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

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

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

Section II

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

Points in the Kingdom of Belgium - any intermediate points - points in the Czech Republic - any points beyond Note 1: Intermediate points and/or points beyond may be omitted on any or all flights.

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

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

Section III

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

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

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

[TRANSLATION - TRADUCTION]¹

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

Le Gouvernement de la République tchèque et le Gouvernement du Royaume de Belgique, ci-après dénommés Parties Contractantes;

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

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1er. Définitions

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

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

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

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

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

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

1. Translation supplied by the Government of Belgium - Traduction fournie par le Gouvernement belge

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

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

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

Article 2. Droits de trafic

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3. Désignation et autorisation d'exploitation

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

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

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

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

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

Article 4. Révocation et suspension de droits

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

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

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

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

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

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

Article 5. Application des Lois, Règlements et Procédures

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

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

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

Article 6. Sûreté de l'aviation

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

(2) Les Parties Contractantes se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les

aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 et tout autre accord multilatéral gérant la sûreté de l'aviation liant les deux Parties Contractantes.

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

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

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

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

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

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

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

Article 7. Reconnaissance des Certificats, Brevets et Licences

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

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

Article 8. Droits de douane et Autres Droits

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 9. Utilisation des aéroports et des Installations de navigation aérienne

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

(2) Pour l'usage des aéroports, des voies aériennes, des services de trafic aérien et installations connexes sous son contrôle, aucune Partie Contractante ne pourra favoriser sa propre entreprise de transport aérien ou toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante assurant des services aériens internationaux analogues.

Article 10. Transit direct

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

Article 11. Vente de services et transfert de fonds

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

(2) L'entreprise de transport aérien désignée des Parties Contractantes a le droit de convertir et de transférer dans une monnaie librement convertible vers son territoire le solde

entre les recettes et les dépenses locales encaissé sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Le transfert se fera en respect des règlements sur les changes étrangers en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux conditions actuelles des taux de change en application le jour où le transfert a lieu. Ce transfert se fera sans délais et ne sera sujet à aucune charge sauf celles normalement imposées par les banques pour de telles transactions.

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

Article 12. Tarifs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 13. Capacité

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

(2) Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport

aérien désignée par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

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

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

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

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

Article 14. Horaires

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

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

Article 15. Représentation de l'entreprise de transport aérien

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

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

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

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

Article 16. Services au sol.

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

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

Article 17. Système informatisé de réservation

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

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

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

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

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

Article 18. Echange d'information

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

Article 19. Consultations

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

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

Article 20. Amendements

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

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

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

Article 21. Règlement des différends

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

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

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

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

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

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

Article 22. Enregistrement

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

Article 23. Dénonciation

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

Article 24. Entrée en vigueur

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

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

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

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

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

Le Ministre de transport,

M. DAERDEN

Pour le Gouvernement de la République tchèque :

Le Ministre du transport,

M. MOOS

ANNEXE

Section Ière

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

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

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

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

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

Section II

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

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

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

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

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

Section III

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

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

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