

No. 39956

**Belgium
and
Belarus**

Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Belarus on air transport (with annex). Brussels, 26 March 1996

Entry into force: *1 January 2003 by notification, in accordance with article 22*

Authentic texts: *Belarusian, Dutch, English and French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 12 February 2004*

**Belgique
et
Bélarus**

Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Bélarus relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles, 26 mars 1996

Entrée en vigueur : *1er janvier 2003 par notification, conformément à l'article 22*

Textes authentiques : *bélarussien, néerlandais, anglais et français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 12 février 2004*

**Пагадненне
паміж
Урадам Каралеўства Бельгія
і
Урадам Рэспублікі Беларусь
аб
паветраных зносінах**

УРАД КАРАЛЕЎСТВА БЕЛЬГІЯ

1

УРАД РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ

з'яўляючыся бакамі Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытай для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года;

жадаючы заключыць пагадненне з мэтай устанавлення павястаных зносін паміж іх адпаведнымі тэрыторыямі і за іх межамі;

жадаючы забяспечыць вышэйшую ступень бяспекі і надзейнасці на міжнародным павятраным транспарце;

дамовіліся аб наступным:

Артыкул 1

Азначэнні

У мэтах гэтага Пагаднення, калі кантэкст не патрабуе іншага тлумачэння:

а) тэрмін "Канвенцыя" азначае Канвенцыю аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытую для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года, і ўключае любы Дадатак, прыняты згодна з Артыкулам 90 дадзенай Канвенцыі, і любую папраўку да Дадаткаў або Канвенцыі згодна з Артыкуламі 90 і 94 гэтай Канвенцыі ў той ступені, у якой такія Дадаткі і папраўкі былі прыняты або ратыфікаваны абодвума Дагаворнымі Бакамі;

б) тэрмін "Пагадненне" азначае дадзенае Пагадненне, Дадатак да яго і любыя змяненні да гэтага Пагаднення або Дадатку;

в) тэрмін "авіяцыйныя ўлады" азначае: у адносінах Бельгіі - Міністэрства камунікацый і ў адносінах Рэспублікі Беларусь - Дзяржаўны Камітэт па авіяцыі або, у адносінах абодвух Бакоў - любую іншую кампетэнтную арганізацыю ці асобу, упунаважаную ажыццяўляць функцыі, якія выконваюцца ў цяперашні час гэтымі ўладамі;

г) тэрміны "тэрыторыя", "павятраныя зносіны", "міжнародныя павятраныя зносіны", "авіяпрадпрыемства" і "прыпынак з некамерцыйнымі мэтамі" маюць значэнні, названыя адпаведна ў Артыкулах 2 і 96 Канвенцыі;

д) тэрмін "назначанае авіяпрадпрыемства" азначае авіяпрадпрыемства, якое было назначана і ўпунаважана ў адпаведнасці з Артыкуламі 3 і 4 дадзенага Пагаднення;

е) тэрмін "дагаворныя авіялініі" азначае рэгулярныя павятраныя зносіны па маршрутах, вызначаных у Дадатку да дадзенага Пагаднення, для перавозкі пасажыраў, груза і пошты, пасабку або разам;

ж) тэрмін "тарифы" азначае цэны, па якіх неабходна аплочваць перавозку пасажыраў, багажу і грузу, і ўмовы, на аснове якіх гэтыя цэны прымяняюцца, уключаючы цэны і ўмовы для агенцкіх і іншых дадатковых паслуг, за выключэннем ставак і ўмоў для перавозкі пошты;

з) тэрмін "перагрузка на паветранае судна іншай умяшчальнасці" азначае эксплуатацыю палётаў на адной з дагаворных авіяліній назначаным авіяпрадпрыемствам такім чынам, што па адным участку маршруту палёт выконваецца паветраным суднам, умяшчальнасць якога адрозніваецца ад умяшчальнасці паветранага судна, якое выконвае палёт на іншым участку;

і) тэрміны "бартавое абсталяванне", "наземнае абсталяванне", "бартавыя запасы", "запасныя часткі" маюць значэнні ў адпаведнасці з Дадаткам 9 да Канвенцыі;

к) тэрмін "эксплуатант" азначае асобу, арганізацыю або прадпрыемства, якія займаюцца эксплуатацыяй паветраных суднаў або прапануюць паслугі ў гэтай галіне.

Артыкул 2

Даванне правоў

1. Кожны Дагаворны Бок дае другому Дагаворнаму Боку, калі іншае не вызначана ў Дадатку, наступныя правы на эксплуатацыю міжнародных паветраных зносін авіяпрадпрыемствам, назначаным другім Дагаворным Бокам:

а) выконваць пралёт тэрыторыі другога Дагаворнага Боку без пасадкі;

б) выконваць пасадкі на пазванай тэрыторыі з некамерцыйнымі мэтамі;

в) выконваць пасадкі па названай тэрыторыі з мэтай пагрузкі і выгрузкі пасажыраў, грузу і пошты, паасобку або разам, у час эксплуатацыі міжнародных паветраных зносін па маршрутах, вызначаных у Дадатку.

2. Нішто ў вараграфі 1 гэтага Артыкула не павінна разглядацца як даванне правоў назначанаму авіяпрадпрыемству аднаго Дагаворнага Боку загрузаць на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку пасажыраў, груз і пошту, якія перавозяцца за ўзнагароджанне або на ўмовах арэнды паміж пунктамі на тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку.

Артыкул 3

Назначэнне для эксплуатацыі авіяліній

1. Кожны Дагаворны Бок мае права назначыць авіяпрадпрыемства для эксплуатацыі дагаворных авіяліній па маршрутах, вызначаных у Дадатку для гэтага Дагаворнага Боку, вакіраваўшы на дыпламатычных каналах павасдамыленне аб гэтым другому Дагаворнаму Боку.

2. Кожны Дагаворны Бок мае права адклікаць назначэнне любога авіяпрадпрыемства і назначыць іншае авіяпрадпрыемства, накіраваўшы па дыпламатычных каналах паведамленне аб гэтым другому Дагаворнаму Боку

Артыкул 4

Давапне дазволу на эксплуатацыю авіяліній

1. Адразу пасля атрымання паведамлення аб назначэнні адным Дагаворным Бокам у адпаведнасці з Артыкулам 3 дадзенага Пагаднення авіяцыйныя ўлады другога Дагаворнага Боку ў адпаведнасці са сваім заканадаўствам, павінны неадкладна даць авіяпрадпрыемству, назначанаму такім чынам, належны дазвол на эксплуатацыю дагаворных авіяліній, дзеля чаго дадзенае авіяпрадпрыемства было назначана.

2. Пасля атрымання такога дазволу авіяпрадпрыемства можа пачаць у любы момант эксплуатацыю дагаворных авіяліній у поўным аб'ёме або часткова пры ўмове, што авіяпрадпрыемства пагаджаецца з палажэннямі дадзенага Пагаднення і што тарыфы ўстаноўлены ў адпаведнасці з Артыкулам 13 дадзенага Пагаднення.

Артыкул 5

Ануляванне або прыпыненне дазволу на эксплуатацыю авіяліній

1. Авіяцыйныя ўлады кожнага Дагаворнага Боку маюць права адмовіць, часова або пастаянна, у дазvole, аб якім узгадваецца ў Артыкуле 4, у адносінах да авіяпрадпрыемства, назначанага другім Дагаворным Бокам, у мэтах анулявання або прыпынення такога дазволу, або патрабаваць выканання ўмоў:

а) у выпадку, калі такое авіяпрадпрыемства не адпавядае патрабаванням і не з'яўляецца кваліфікаваным для выканання ўмоў, прадупеджаных заканадаўствам, якое прымяняецца гэтымі ўладамі адносна эксплуатацыі міжнародных паветраных авіяліній у адпаведнасці з Канвенцыяй;

б) у выпадку, калі такое авіяпрадпрыемства пры эксплуатацыі не выконвае ўмоў, прадупеджаных дадзеным Пагадненнем;

в) у выпадку, калі такое авіяпрадпрыемства пры эксплуатацыі не выконвае заканадаўства гэтага Дагаворнага Боку;

г) у выпадку, калі яны не перакананы ў тым, што пераважнае ўладанне і эфектыўны кантроль за авіяпрадпрыемствам належаць Дагаворнаму Боку, які назначыў авіяпрадпрыемства, або яго грамадзянам.

2. Калі неадкладныя дзеянні не з'яўляюцца неабходнымі для папярэджання далейшых парушэнняў заканадаўства, аб чым узгадвалася вышэй, то правы, пералічаныя ў параграфу 1 гэтага Артыкула, будуць выкарыстоўвацца толькі пасля кансультацый з авіяцыйнымі ўладамі другога Дагаворнага Боку ў адпаведнасці з Артыкулам 17 дадзенага Пагаднення.

Артыкул 6

Прямая перамога заканадаўства

1. Заканадаўства аднаго Дагаворнага Боку, якое рэгулюе прылёт, знаходжанне або вылет з яго тэрыторыі павятравых суднаў, якія выконваюць міжнародныя палёты або эксплуатацыю і навігацыю гэтых павятравых суднаў, павінны выконвацца назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку ў выпадку прылёту, вылету або знаходжання ў межах узгодненай тэрыторыі.

2. Заканадаўства аднаго Дагаворнага Боку, якое датычыцца прыбыцця, транзіту, іміграцыйнага, пашпартнага, мытнага, валютнага і санітарнага кантролю, а таксама каранцінных мерапрыемстваў, павінна выконвацца назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку ў дачыненні або ад імя экіпажаў, пасажыраў, грузаў і пошты пры транзіце, прылёце, вылете і знаходжанні на тэрыторыі гэтага Дагаворнага Боку.

3. Ні адзін з Дагаворных Бакоў не дае прывілеяў ні свайму, ні любому іншаму авіяпрадпрыемству перад авіяпрадпрыемствам, назначаным для эксплуатацыі аналагічных павятравых міжнародных авіяліній другім Дагаворным Бокам, у адносінах прымання да яго палажэнняў, пералічаных у параграфу 1 і 2 гэтага Артыкула, або ў карыстанні аэрапортамі, павятравымі лініямі, службамі павятравага руху і адпаведным абсталяваннем пад яго кантролем.

Артыкул 7

Пасведчанні і ліцэнзіі

1. Пасведчанні аб лётнай прыгоднасці, кваліфікацыйныя пасведчанні і ліцэнзіі, выдадзеныя або прызнаныя сапраўднымі адным Дагаворным Бокам, тэрмін дзеяння якіх не скончыўся, будуць прызнаны сапраўднымі другім Дагаворным Бокам у межах эксплуатацыі дагаворных авіяліній па маршрутах, вызначаных у Дадатку, пры ўмове, што гэтыя пасведчанні і ліцэнзіі былі выдадзены або прызнаны сапраўднымі згодна і ў адпаведнасці са стандартамі, зацверджанымі Канвенцыяй.

Пры палётах у межах сваёй тэрыторыі кожны Дагаворны Бок мае права адмовіць у прызнанні сапраўднасці кваліфікацыйных пасведчанняў і ліцэнзій, выдадзеных другім Дагаворным Бокам сваім грамадзянам.

2. Калі пасведчанні або ліцэнзіі згодна з параграфам 1 гэтага Артыкула былі выдадзены або прызнаны сапраўднымі ў адпаведнасці з патрабаваннямі, якія адрозніваюцца ад стандартаў, устаноўленых Канвенцыяй, і калі гэтыя адрозненні былі зарэгістраваны ў

Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі, авіяцыйныя Улады другога Дагаворнага Боку могуць патрабаваць правядзення кансультацый згодна з Артыкулам 17 дадзенага Пагаднення з мэтай упэўніцца ў тым, што мяркуюцца патрабаванні па гэтым пытанню з'яўляюцца прымальнымі для іх.

Калі нельга прыйсці да здавальняючага пагаднення па пытаннях, якія датычацца бяспекі палётаў, то ствараюцца ўмовы для прымянення Артыкула 5 дадзенага Пагаднення.

Артыкул 8

Авіяцыйная бяспека

1. Дагаворныя Бакі папярджаюць, што ўзятая імі абавязальства адносна адзін аднаго абараняць праз сумесную дзейнасць бяспэку грамадзянскай авіяцыі ад актаў незаконнага ўмяшання складаюць неад'емную частку дадзенага Пагаднення.

2. Дагаворныя Бакі будуць аказваць па просьбе ўсю неабходную дапамогу адзін аднаму па прадукцыйна-незаконнага захопу павятравых суднаў і іншых незаконных актаў, накіраваных супраць бяспекі пасажыраў, экіпажу, павятравата судна, аэрапортаў і аэранавігацыйных сродкаў, а таксама любой іншай пагрозы авіяцыйнай бяспекі.

3. Дагаворныя Бакі будуць дзейнічаць у адпаведнасці з пагажэннямі Канвенцыі аб злачынствах і пекаторых іншых актах, якія ўчыняюцца на борце павятравых суднаў, падпісанай у Токіо 14 верасня 1963 года, Канвенцыі аб барацьбе з незаконным захопам павятравых суднаў, падпісанай у Гаазе 16 снежня 1970 года, і Канвенцыі па барацьбе з незаконнымі актамі, накіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісанай у Манрэалі 23 верасня 1971 года.

4. Дагаворныя Бакі ў сваіх узаемаадносінах будуць дзейнічаць у адпаведнасці з палажэннямі па авіяцыйнай бяспэцы, устаноўленымі Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі і прадуценымі як Дадаткі да Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, у той ступені, у якой гэкія палажэнні па бяспэцы прыдатны да Дагаворных Бакоў: яны будуць патрабаваць, каб эксплуатанты павятравых суднаў, прыпісаных да іх, або эксплуатанты, асноўнае месца дзейнасці або пастаяннае месца знаходжання якіх размешчана на іх тэрыторыі, і эксплуатанты аэрапортаў на іх тэрыторыі, дзейнічалі ў адпаведнасці з гэтымі палажэннямі па авіяцыйнай бяспэцы.

5. Кожны Дагаворны Бок пагаджаецца выконваць палажэнні па бяспэцы, згодна з патрабаваннямі другога Дагаворнага Боку для ўезду на яго тэрыторыю і прымаць неабходныя меры для праверкі пасажыраў, экіпажу, іх ручной паклажы і груза перад пасадкай або пагрузкай. Кожны Дагаворны Бок будзе таксама добрычыліва разглядаць любую просьбу другога Дагаворнага Боку аб прыняцці спецыяльных мер бяспекі ў адносінах да іх павятравых суднаў або пасажыраў у сувязі з канкрэтнай пагрозай.

6. Калі мае месца інцыдэнт або пагроза інцыдэнту, звязанага з незаконным захомам павятравага судна або іншымі незаконнымі актыві, накіраванымі супраць бяспекі

пасажыраў, экіпажу, паветранага судна, аэрапортаў і аэранавігацыйных сродкаў, Дагаворныя Бакі будуць аказваць адзін аднаму дапамогу праз аблягчэнне сувязі і прыняцце адпаведных мер з мэтай хуткага і бяспечнага спынення такога індывіду або яго пагрозы.

7. Калі адзін з Дагаворных Бакоў ухіляецца ад палажэнняў гэтага Артыкула па авіяцыйнай бяспечы, авіяцыйныя ўлады другога Дагаворнага Боку могуць патрабаваць правядзення неадкладных кансультацый з авіяцыйнымі ўладамі гэтага Боку. Немагчымасць дасягнуць дамоўленасці, якая задаволіць абодва Бакі, па працягу трыццаці (30) дзён будзе з'яўляцца падставай для выкарыстання Артыкула 5 дадзенага Пагаднення.

Артыкул 9

Зборы за карыстанне

1. Зборы, устаноўленыя на тэрыторыі аднаго Дагаворнага Боку за карыстанне аэрапортамі і іншым авіяцыйным абсталяваннем паветранымі суднамі назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, не павінны перавышаць намераў аналагічных збораў, устаноўленых для ўласнага авіяпрадпрыемства першага Дагаворнага Боку, якое вызначана для выкавання міжнародных паветраных зносінаў.

2. Кожны Дагаворны Бок будзе садзейнічаць правядзенню кансультацый паміж сваімі ўладамі, кампетэнтнымі ў пытаннях збораў, і назначаным авіяпрадпрыемствам, якое карыстаецца сродкамі і паслугамі, і, дзе мэтазгодна, з арганізацыямі, якія прадстаўляюць авіяпрадпрыемствы. Нэабходная ўвага павінна надавацца любым прапановам па змяненню збораў за карыстанне, каб выкарыстаннікі мелі магчымасць выказаць свае заўвагі да таго, як будуць прыняты гэтыя змяненні.

Артыкул 10

Мытныя пошліны і зборы

1. Кожны Дагаворны Бок павінен вызваліць назначанае авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку ад абмежаванняў на імпорт, мытных пошлін, збораў, падаткаў і іншых падобных шпатажжоў на паветранае судна, паліва, змазачныя матэрыялы, бартавыя запасы, запчасткі, уключаючы рухавікі, табельнае бартавое абсталяванне, наземнае абсталяванне, бартавыя запасы і іншую маёмасць, прызначаную для выкарыстання або выкарыстаную ім выключна ў сувязі з эксплуатацыяй дагаворных авіяліній або абслугоўваннем паветранага судна назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, а таксама авіябілеты, авіягрузавыя накладныя і любыя друкаваныя матэрыялы з эмблемай кампаніі, а таксама рэкламныя матэрыялы, якія звычайна распаўсюджваюцца бясплатна гэтым авіяпрадпрыемствам.

2. Вызваленні ад мытных пошлін і збораў, якія прадстаўлены ў гэтым Артыкуле, будуць прымяняцца да сродкаў, што ўзгадваюцца ў параграфе 1 гэтага Артыкула, незалежна ад таго, ці выкарыстоўваюцца гэтыя сродкі поўнасю або часткова на тэрыторыі Дагаворнага Боку, які дазволіў падобнае выключэнне, пры ўмове, што гэтыя рэчы:

а) былі ўведзены на тэрыторыю аднаго Дагаворнага Боку назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку або ад яго імя, але не адчужаюцца на тэрыторыі гэтага Дагаворнага Боку;

б) захоўваюцца на борце паветранага судна назначанага авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку пры прылёце або вылёце з тэрыторыі другога Дагаворнага Боку;

в) прымаюцца на борт паветранага судна назначанага авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і вызначаны для выкарыстання пры эксплуатацыі дагаворных авіяліній.

3. Табельнае бартавое абсталяванне, наземнае абсталяванне, а таксама матэрыялы і запасы, якія захоўваюцца на борце паветранага судна назначанага авіяпрадпрыемства любога Дагаворнага Боку, могуць быць выгрузаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку толькі з дазволу мытных органаў гэтага Дагаворнага Боку. У такім выпадку яны могуць быць пастаўлены пад нагляд гэтых органаў да таго моманту, калі яны будуць вывезены назад або атрымаюць іншае прызначэнне ў адпаведнасці з мытным заканадаўствам.

4. Багаж і груз, якія накіроўваюцца прамым транзітам, будуць вызвалены ад мытных пошлін, збораў, палаткаў і іншых падобных плацяжоў.

5. Вызваленні ад мытных пошлін і збораў, якія прадстаўлены ў гэтым Артыкуле, будуць таксама дзейнічаць у выпадку, калі назначанае авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку заключыта дагавор з другім авіяпрадпрыемствам, што карыстаецца такім жа вызваленнем, прадастаўленым другім Дагаворным Бокам, аб прадастаўленні ў заём або перадачы права ўладання на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку матэрыялаў, азначаных у параграфе 1 гэтага Артыкула.

Артыкул 11

Ёмістасці

1. Назначанае авіяпрадпрыемства кожнага Дагаворнага Боку павінна мець справядлівыя і роўныя магчымасці эксплуатаваць дагаворныя авіялініі паміж іх адпаведнымі тэрыторыямі і за межамі гэтых тэрыторый па маршрутах, вызначаных у Дадатку да дадзенага Пагаднення.

2. Пры эксплуатацыі дагаворных авіяліній назначае авіяпрадпрыемства кожнага Дагаворнага Боку павінна прымаць да ўвагі інтарэсы назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, каб не аказашь неналежнага ўплыву на перавозкі апошняга авіяпрадпрыемства, якое эксплуатае тую ж авіялінію па ўсяму маршруту або па яго частцы.

3. Дагаворныя авіялініі, якія абслугоўваюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі Дагаворных Бакоў, павінны як мага паўней адпавядаць патрабаванням грамадства ў перавозках па вызначаных маршрутах, і кожнае авіяпрадпрыемства павінна мець галоўнай мэтай прадастаўленне такой ёмістасці, якая пры прымальным каэфіцыенте загрузкі адпавядала б існуючым і мяркуемым патрабаванням у перавозках пасажыраў, грузу і пошты паміж тэрыторыямі Дагаворных Бакоў.

4. Назначены авиопредприятия обязаны не позднее чем за 30 дней до даты пачатку эксплуатацы любой з дагаворных авіаляній прадставіць свой план палётаў на зацвярджэнне авіяцыйных улад абодвух Дагаворных Бакоў. Гэтыя планы палётаў павінны ўключаць наступныя пункты: тып палёту, тып паветранага судна, на якім выконваецца рэйс, частату і расклад палётаў.

Гэта распраўсюджваецца таксама на далейшыя змяненні.

У асобных выпадках гэты перыяд можа быць скарачаны са згоды гэтых улад.

Артыкул 12

Перагрузка на паветранае судна іншай умяшчальнасці

Назначанае авиопредприятие аднаго Дагаворнага Боку можа выконваць перагрузку на паветранае судна іншай умяшчальнасці на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку на наступных умовах:

а) што замена паветранага судна абгрунтавана эканамічнымі ўмовамі эксплуатацыі;

б) што паветранае судна будзе эксплуатаваць участак, які знаходзіцца на вятлікай адлегласці ад тэрыторыі Дагаворнага Боку, што прызначыў авиопредприятие, толькі пры наяўнасці стыкоўкі з паветраным суднам, якое эксплуатауе бліжэйшы ўчастак, і гэта стыкоўка будзе ўнесена ў расклад: першае паветранае судна будзе прыбываць у пункт змены з мэтай перагрузкі на борт або з борта другога паветранага судна камерцыйнай загрузкі і памеры ёмістасці будуць вызначаны адпаведна з гэтымі мэтай;

в) што авиопредприятие, якое выконвае палёты, пачатковым пунктам якіх з'яўляецца пункт змены паветранага судна, не будзе самастойна прапаноўваць свае паслугі пасажырам шляхам рэкламы або іншым чынам, калі толькі іншае не будзе абумоўлена ў Дадатку да дадзенага Пагаднення;

г) што, наколькі, на тэрыторыю таго Дагаворнага Боку, дзе адбываецца змена паветранага судна, выконваецца толькі адзін рэйс, то і з гэтай тэрыторыі можа выконвацца толькі адзін рэйс, калі авіяцыйныя ўлады другога Дагаворнага Боку не далі дазволу на выкананне больш аднаго рэйса.

Артыкул 13

Тарыфы

1. Дагаворныя Бакі павінны прызаць, што тарыф на адным з маршрутаў, вызначаным у Дадатку, устанавліваецца кожным з назначаных авиопредприятиў пры магчымасці пасля кансультацый паміж імі.

2. Тарыфы на перавозку па дагаворных авіалянях на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку або з азначанай тэрыторыі павінны ўстанавлівацца на абгрунтаваным узроўні, з улікам усіх адпаведных фактараў, уключаючы эксплуатацыйныя выдаткі, прыбытак.

характарыстыку асаблівасцей авіялініі, інтарэсы выкарыстаннікаў і, у выпадках, дзе гэта магчыма, тарыфы іншых авіяпрадпрыемстваў для ўсяго азначанага маршруту або яе часткі.

3. Тарыфы павінны быць прадстаўлены на зацвярджэнне і атрыманы авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў не пазней чым за сорок пяць (45) дзён да прапанаванай даты іх укладзення. У асобных выпадках карцейшы тэрмін можа быць прыняты авіяцыйнымі ўладамі.

Калі на працягу трыццаці (30) дзён пасля атрымання тарыфаў авіяцыйнымі ўладамі аднаго Дагаворнага Боку не паведамляюць авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку аб сваёй нягодзе з прадстаўленымі тарыфамі, такія тарыфы лічацца прынятымі і ўступаюць у сілу з вызначанай даты.

У выпадку, калі авіяцыйнымі ўладамі прыняты больш кароткі тэрмін для прадстаўлення тарыфу, яны могуць таксама дамовіцца аб тым, каб паведамленне аб нягодзе было накіравана ў тэрмін карцейшы за трыццаць (30) дзён.

4. Калі паведамленне аб нягодзе было прынята ў адпаведнасці з параграфам 3 гэтага Артыкула, авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў праводзяць кансультацыі ў адпаведнасці з Артыкулам 17 дадзенага Пагаднення і паспрабуюць устанавіць тарыф па ўзгадненні паміж імі.

5. Калі авіяцыйнымі ўладамі не змогуць дасягнуць згоды на пытанні зацвярджэння тарыфу, які быў прадстаўлены ім у адпаведнасці з параграфам 3 гэтага Артыкула, або на пытанні вызначэння любога тарыфу згодна з параграфам 4 гэтага Артыкула, спрэчка павінна разглядацца ў адпаведнасці з палажэннямі Артыкула 18 дадзенага Пагаднення.

6. Калі авіяцыйнымі ўладамі аднаго з Дагаворных Бакоў выказваюць сваю нягоду з устаноўленым тарыфам, яны павінны паведаміць аб гэтым авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку, а назначаныя авіяпрадпрыемствы павінны паспрабаваць, калі гэта спатрэбіцца, дасягнуць згоды.

Калі на працягу дзесяноста (90) дзён з даты атрымання паведамлення аб нягодзе, новы тарыф не магчыма ўстанавіць, у гэтым выпадку павінны быць выкарыстаны палажэнні парagraфаў 4 і 5 гэтага Артыкула.

7. Тарыфы, устаноўленыя ў адпаведнасці з палажэннямі гэтага Артыкула, павінны заставацца ў сіле да таго часу, пакуль не будуць устаноўлены новыя тарыфы згодна з палажэннямі гэтага Артыкула або Артыкула 18 дадзенага Пагаднення.

8. Ніякі тарыф не ўступіць у сілу, калі авіяцыйныя ўлады любога з Дагаворных Бакоў выказваюць нязгоду з ім, за выключэннем умоў у параграфе 4 Артыкула 18 дацзенага Пагаднення.

9. Авіяцыйныя ўлады абодвух Дагаворных Бакоў будуць рабіць усё магчымае, каб устаноўленыя тарыфы адпавядалі зацверджаным і каб гэтыя тарыфы не падлягалі вяртанню.

Артыкул 14

Патрэбнасць у персанале

1. У сувязі з эксплуатацыйнай дагаворных авіяліній назначанаму авіяпрадпрыемству аднаго Дагаворнага Боку прадстаўляецца права на падставах узаемнай дамоўленасці ўтрымліваць на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку свае прадстаўніцтвы з неабходным камерцыйным, адміністрацыйным і тэхнічным персаналам.

2. Патрэбнасць у персанале па выбару назначанага авіяпрадпрыемства можа быць задаволена з ліку грамадзян дзяржаў Дагаворных Бакоў або шляхам выкарыстання паслуг любой іншай арганізацыі, кампаніі або авіяпрадпрыемства, якія выконваюць пачёты на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і маюць дазвол на выкананне такіх паслуг на тэрыторыі гэтага Дагаворнага Боку.

3. Прадстаўніцтвы і персанал павінны выконваць заканадаўства, якое дзейнічае на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку. У адпаведнасці з гэтым заканадаўствам кожны Дагаворны Бок на падставах узаемнасці і ў найкарацейшы тэрмін павінен прадставіць неабходныя дазволы на работу, службовыя візы або іншыя падобныя дакументы ў адносінах да прадстаўніцтваў і персаналу, вызначаных у параграфе 1 гэтага Артыкула.

4. У межах сваіх нацыянальных заканадаўстваў абодва Дагаворныя Бакі могуць абыйсціся без прадстаўлення дазвалаў на работу, службовых візаў або іншых падобных дакументаў для персанату, які выконвае пэўныя часовыя паслугі і авіязкі.

Артыкул 15

Прадаж і даходы

1. Кожнаму назначанаму авіяпрадпрыемству даецца права на продаж авіяперавозак на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку непасрэдна і, паводле свайго меркавання, праз сваіх агентаў.

Кожнае назначанае авіяпрадпрыемства мае права на продаж перавозак за валюту гэтага дзяржавы або, паводле свайго меркавання, у свабодна канверсуемай валюты іншых дзяржаў.

Любая асоба будзе свабодна выконваць аплату такіх перавозак у валюце, прынятай да продажу гэтым авіяпрадпрыемствам.

2. Кожны Дагаворны Бок дае назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку права свабоднага пераводу сум перавышэння даходаў над расходамі, атрыманых назначаным авіяпрадпрыемствам. Такі перавод павінен выконвацца на падставе афіцыйных абменных курсаў пераводу валютных плацяжоў, або там, дзе не дзейнічаюць афіцыйныя абменныя курсы пераводу, паводле распаўсюджаных замежных рынковых курсаў пераліку валютных плацяжоў, якія дзейнічаюць на дату прадстаўлення запыту на перавод назначаным авіяпрадпрыемствам другога Дагаворнага Боку. Такі перавод не будзе абкладзена ніякімі зборамі, акрамя звычайных банкаўскіх збораў за паслугу.

3. Кожны Дагаворны Бок вызваіае, на падставе ўзаемнасці, назначанне авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку ад усялякіх падаткаў на даходы або прыбыткі, атрыманыя гэтым авіяпрадпрыемствам на тэрыторыі першага Дагаворнага Боку ад эксплуатацыі міжнародных паветраных авіяліній, а таксама ад усялякіх падаткаў на абарот або капітал.

Гэта палажэнне не будзе сапраўдным, калі будзе дзейнічаць Дагавор аб пазбягненні двойнага падаткаабкладання паміж абодвума Дагаворнымі Бакамі, у якім прадугледжана вызваленне.

Артыкул 16

Абмеп іпфармацыяй

1. Авіяцыйныя ўлады абодвух Дагаворных Бакоў абменьваюцца своечасовай, наколькі гэта магчыма, іпфармацыяй, якая датычыцца прадаўжэння існуючых дазвотаў для іх адпаведных назначаных авіяпрадпрыемстваў на выкананне палётаў на, з і праз тэрыторыю другога Дагаворнага Боку. Сюды ўваходзяць копіі існуючых пасведчанняў і дазвотаў на выкананне палётаў на вызначаных маршрутах, а таксама ўзораў паправак, дазвотаў на вызваленне і дазвотаў на эксплуатацыю.

2. Кожны Дагаворны Бок садзейнічае таму, каб яго назначанае авіяпрадпрыемства забяспечыла авіяцыйныя ўлады другога Дагаворнага Боку загадзя, наколькі гэта магчыма, іпфармацыяй аб тарыфах, раскладах, уключаючы любыя змяненні, вызначаныя вышэй, а таксама іншай неабходнай іпфармацыяй, якая датычыцца эксплуатацыі дагаворных ліній, ёмістасцей на кожным з вызначаных маршрутаў, а таксама любую іншую іпфармацыю, якая можа спатрэбіцца авіяцыйным уладам другога Дагаворнага Боку для задавальнення патрабаванняў аб тым, што неабходныя ўмовы дадзенага Пагаднення выконваюцца належным чынам.

3. Кожны Дагаворны Бок спрыяе таму, каб яго назначанае авіяпрадпрыемства забяспечвала авіяцыйныя ўлады другога Дагаворнага Боку статыстычнымі дазенымі адносна аб'ёмаў перавозак на дагаворных авіялініях з указаннем пунктаў загрузкі і разгрузкі.

Артыкул 17

Кансультацыі

1. Авіяцыйныя ўлады Дагаворных Бакоў будуць час ад часу кансультаваць адзін аднаго з мэтай забеспячэння цеснага супрацоўніцтва па ўсіх пытаннях, звязаных з іх выкананнем, і ў адпаведнасці з палажэннямі дадзенага Пагаднення і Дадатку да яго.

2. Такія кансультацыі пачынаюцца па працягу шасцідзсяці (60) дзён пасля даты атрымання такога запиту, калі іншае не ўзгоднена Дагаворнымі Бакамі.

Артыкул 18

Вырашэнне спрэчак

1. Калі ўзнікне спрэчка паміж Дагаворнымі Бакамі ў сувязі з тлумачэннем або прымяненнем дадзенага Пагаднення, Дагаворныя Бакі будуць у першую чаргу прыкладаць намаганні вырашыць яе праз перагаворы.

2. Калі Дагаворныя Бакі не прыдуць да згоды праз перагаворы, яны могуць звярнуцца за вырашэннем спрэчкі да якой-небудзь асобы або арганізацыі, а таксама любы Дагаворны Бок мае права прадаставіць спрэчку на разгляд у арбітражны суд у складзе трох арбітраў.

3. Арбітражны суд ствараецца наступным чынам:

Кожны з Дагаворных Бакоў назначае арбітра на працягу шасцідзсяці (60) дзён пасля даты атрымання па дыпламатычных каналах ад другога Дагаворнага Боку запиту на арбітраж. Гэтыя два арбітры павінны па ўзгодненні назначыць трэцяга арбітра на працягу наступных шасцідзсяці (60) дзён.

Трэці арбітр павінен быць грамадзянінам трэцяй дзяржавы і дзейнічаць як Старшыня арбітражнага суда і вызначыць месца, дзе будзе праводзіцца арбітраж.

Калі любы з Дагаворных Бакоў не зможа назначыць арбітра на працягу вызначанага тэрміну або калі трэці арбітр не будзе назначаны ва ўказаны тэрмін, прэзідэнт Савета Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі можа па запиту любога Дагаворнага Боку назначыць арбітра або арбітраў, як патрабуюць абставіны.

4. Дагаворныя Бакі павінны нагадзіцца з любым рашэннем або прысудам у адпаведнасці з параграфамі 2 і 3 дадзенага Артыкула.

Калі любы з Дагаворных Бакоў не выконвае такое рашэнне, другі Дагаворны Бок мае падставу для прымянення палажэнняў Артыкула 5 дадзенага Пагаднення.

5. Выдаткі на правядзенне арбітражнага суда размяркоўваюцца ў роўных долях паміж Дагаворнымі Бакамі.

Артыкул 19

Змяненні

1. Калі адзін з Дагаворных Бакоў жадае ўнесці змяненні ў любы палажэнні дадзенага Пагаднення, ён можа запатрабаваць кансультацыі з другім Дагаворным Бокам. Такія кансультацыі могуць праводзіцца паміж авіяцыйнымі ўладамі шляхам абмеркавання або праз перапіску і павінны пачынацца на працягу шасцідзсяці (60) дзён з даты атрымання запыту.

2. Калі шматбаковая канвенцыя аб паветраных зносінах уступае ў дзеянне, пачаўшы такой канвенцыі маюць неравагу адносна абодвух Дагаворных Бакоў. Кансультацыі згодна з параграфам 1 гэтага Артыкула могуць праводзіцца з мэтай вызначэння ступені, у якой дадзенае Пагадненне датычыць палажэнняў шматбаковай канвенцыі.

3. Любое змяненне, узгодненае ў такіх кансультацыйных, уступае ў сілу пасля таго, як яно будзе зацверджана шляхам абмену дыпламатычнымі нотамі.

Артыкул 20

Спыненне дзеяння

1. Кожны Дагаворны Бок можа ў любы час паведаміць па дыпламатычных каналах другому Дагаворнаму Боку аб сваім намеры спыніць дзеянне дадзенага Пагаднення.

Такое ж паведамленне павінна адначасова накіроўвацца ў Міжнародную арганізацыю грамадзянскай авіяцыі.

2. Пагадненне спыняе сваё дзеянне праз адзін (1) год пасля даты атрымання паведамлення другім Дагаворным Бокам, калі толькі паведамленне аб спыненні дзеяння не будзе адазвана па ўзаемнай згодзе да заканчэння гэтага тэрміну.

У выпадку адсутнасці пацвяржэння аб атрыманні другім Дагаворным Бокам паведамлення, яно будзе лічыцца атрыманым праз чатырнаццаць (14) дзён пасля атрымання паведамлення Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі.

Артыкул 21

Рэгістрацыя

Дадзенае Пагадненне і любыя папраўкі да яго павінны быць зарэгістраваны ў Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі.

Артыкул 22

Уступенне ў сілу


Кожны Дагаворны Бок паведамляе другому Дагаворнаму Боку па дыпламатычных каналах аб заканчэнні выканання канстытуцыйных або ўнутрыдзяржаўных працэдур, неабходных для ўвядзення гэтага Пагаднення ў сілу.

Пагадненне ўступае ў сілу ў першы дзень месяца, які наступае за датай апошняга паведамлення.

У засведчанне гэтага, ніжэйнапісаныя асобы, належным чынам улаўнаважаныя іх адпаведнымі Урадамі, падпісалі дадзенае Пагадненне.

Учынена _____ 199 года ў двух экзэмплярах на французскай, галандскай, беларускай і англійскай мовах. У выпадку супярэчнасцей перавага належыць тэксту на англійскай мове.

ЗА УРАД
КАРАЛЕўСТВА БЕЛЬГІЯ


Яне Ракунс

ЗА УРАД
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ


У.Севіно!

Далатак

Расклад маршрутаў

1. Маршруты для Рэспублікі Беларусь

Пункты адпраўлення	Прамежкавыя пункты	Пункты ў Бельгіі	Пункты за межамі
Пункты ў Беларусі	любыя	Пункты ў Бельгіі	любыя

2. Маршруты для Каралеўства Бельгія

Пункты адпраўлення	Прамежкавыя пункты	Пункты ў Беларусі	Пункты за межамі
Пункты ў Бельгіі	любыя	Пункты ў Беларусі	любыя

Любы пункт або пункты на ўзгодненых маршрутах могуць быць прапушчаны назначанымі авіяпрадпрыемствамі абодвух Дагаворных Бакоў або могуць эксплуатавацца ў іншым парадку на любым або на ўсіх рэйсах, пры ўмове, што пункт адпраўлення або пункт прыбыцця знаходзіцца на тэрыторыі сваіх дзяржаў.

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

OVEREENKOMST

TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

EN

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK WIT-RUSLAND

INZAKE LUCHTVERVOER

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE ENERZIJD

EN

DE REGERING VAN DE REPUBLIEK WIT-RUSLAND ANDERZIJD

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

Verlangende een overeenkomst te sluiten met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

Verlangende de grootst mogelijke beveiliging en veiligheid in het internationaal luchtvervoer te waarborgen;

Zijn overeengekomen als volgt:

ARTIKEL I

Begripsomschrijvingen

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

- a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld en omvat elke Bijlage die krachtens artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomststuitende Partijen;
- b) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- c) de uitdrukking "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor België het Ministerie van Verkeerswezen en voor de Republiek Wit-Rusland, het Staatscomité voor de Luchtvaart of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de uitdrukkingen "grondgebied", "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag;
- e) de uitdrukking "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- f) de uitdrukking "overeengekomen diensten" betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- g) de uitdrukking "tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- h) de uitdrukking "verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van een der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route een vliegtuig van een andere capaciteit wordt ingezet dan op een ander deel van de route;
- i) de uitdrukkingen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand", "reserveonderdelen" hebben de betekenis die onderscheidenlijk daaraan is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag;
- j) de uitdrukking "exploitant" betekent een persoon, organisatie of onderneming die een luchtvaartuig exploiteert of aanbiedt dit te doen.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Tenzij in de Bijlage anders wordt bepaald, verleent elke Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappij die door de andere Overeenkomstsluitende Partij is aangewezen:

- (a) om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen ;
- (b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoel einden; en
- (c) om op dat grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor het exploiteren van diensten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht via diplomatieke weg, aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de voor die Overeenkomstsluitende Partij in de bijlage omschreven routes.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht via diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere aan te wijzen.

ARTIKEL 4

Vergunning voor het exploiteren van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij ingevolge artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van hun wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappij is aangewezen.

2. Na ontvangst van deze vergunningen kan de luchtvaartmaatschappij op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de luchtvaartmaatschappij de desbetreffende bepalingen van deze overeenkomst naleeft en mits tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 13 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 5

Intrekking of schorsing van een exploitatievergunning

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, deze in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden:

(a) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft te kunnen genoeg aan te tonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;

(b) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;

(c) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

(d) indien niet te kunnen genoeg is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen.

2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen genoemd grondgebied.

2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door haar bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

ARTIKEL 7

Bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

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

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van dit Akkoord.

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

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokyo op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971.

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

5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor de binnenkomst op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of het laden te onderzoeken.

Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, staan de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bij door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.

7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Vergoedingen ten laste van de gebruikers

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij streeft ernaar dat, waar mogelijk via de representatieve organisaties van de luchtvaartmaatschappijen, overleg zou plaatsvinden tussen haar bevoegde autoriteiten die de vergoedingen opleggen en de aangewezen luchtvaartmaatschappij die van de voorzieningen en diensten gebruik maakt. Voorstellen tot wijziging van de vergoedingen ten laste van de gebruikers zouden tijdig moeten worden bekend gemaakt om laatstgenoemden in staat te stellen hun zienswijze uit te drukken vooraleer een wijziging ingaat.

ARTIKEL 10

Douane en Accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen en andere heffingen op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, proviand en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij die de overeengekomen diensten exploiteert, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappij voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid.

2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zij:

(a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervoerd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;

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

(c) aan boord worden genomen van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.

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

4. Bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten, accijnzen en andere heffingen.

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

ARTIKEL 11

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.

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

3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen.

4. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen, ten laatste 30 dagen vóór de aanvang van een overeengekomen dienst, hun vluchtprogramma's ter goedkeuring voorleggen aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

Deze programma's bevatten o.m. de bepaling van de aard van de dienst, de te gebruiken luchtvaartuigen, de frequenties, de uurregelingen.

Deze bepaling is eveneens van toepassing op latere wijzigingen.

In bijzondere gevallen mag, mits toestemming van de betrokken autoriteiten deze tijdslimiet ingekort worden.

ARTIKEL 12

Verandering van vliegtuigtype

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij kan op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartuig met een andere capaciteit inzetten op voorwaarde dat:

- a) zulks met het oog op een economische exploitatie verantwoord is;
- b) het luchtvaartuig, gebruikt op het gedeelte van de route dat het verst verwijderd is van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, slechts geëxploiteerd wordt in aansluiting op het luchtvaartuig dat wordt gebruikt op het dichtstbijgelegen gedeelte en dat zulks in de dienstregeling tot uiting komt; het eerstbedoelde luchtvaartuig komt naar het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt met het doel vracht, post of passagiers op te nemen van, dan wel aan te voeren voor het laatstbedoelde luchtvaartuig, en de capaciteit ervan wordt in de allereerste plaats bepaald met het of op dit doel;
- c) de luchtvaartmaatschappij niet tegenover het publiek voorwendt, door middel van advertenties of anderszins, dat zij een luchtdienst onderhoudt beginnend op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, tenzij de Bijlage bij deze Overeenkomst anderszins bepaalt;
- d) tegenover iedere vlucht naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, slechts één vlucht vanuit dat grondgebied staat, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij meer dan één vlucht toestaan.

ARTIKEL 13

Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zo mogelijk na onderling overleg, op een der in de Bijlage omschreven routes een tarief vaststelt.
2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst het belang van de gebruikers en, waar het nodig geacht wordt, de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk dezelfde route bedienen.
3. De tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd en dienen in hun bezit te zijn tenminste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van dit tijdvak aanvaarden.

Indien binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen kennisgeving hebben gedaan van hun bezwaar, wordt een zodanig tarief beschouwd als zijnde aanvaard en wordt het van kracht op de in het tariefvoorstel genoemde datum.

Ingeval de luchtvaartautoriteiten instemmen met een verkorting van het tijdvak voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat het tijdvak voor de kennisgeving van bezwaar korter zal zijn dan dertig (30) dagen.

4. Indien overeenkomstig het derde lid van dit artikel kennisgeving van bezwaar is gedaan, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst en trachten zij het tarief in onderlinge overeenkomst vast te stellen.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel, of over de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 18 van deze Overeenkomst.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen bezwaar maken tegen een reeds bestaand tarief, brengen zij zulks ter kennis van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en trachten de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, waar vereist, tot een regeling te komen.

Indien binnen negentig (90) dagen na ontvangst van een kennisgeving van bezwaar, geen nieuw tarief kan worden vastgesteld, vinden de in de leden vier en vijf van dit artikel omschreven procedures toepassing.

7. De overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel of het bepaalde in artikel 18 van deze Overeenkomst.

8. Behoudens op grond van het bepaalde in het vierde lid van artikel 18 van deze Overeenkomst wordt een tarief niet van kracht, indien de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen hiertegen bewaar hebben.

9. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de in rekening gebrachte en geïnde tarieven overeenkomen met de door hen goedgekeurde tarieven en dat daarop geen kortingen worden gegeven.

ARTIKEL 14

Personeel

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

2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voldaan met eigen personeel van de nationaliteit van de Overeenkomstsluitende Partijen of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.
3. De vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij op basis van wederkerigheid en binnen de kortst mogelijke tijd de nodige werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of ander soortgelijke documenten aan de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden.
4. In de mate waarin de nationale wetgeving dit toestaat ziet elke Overeenkomstsluitende Partij ervan af werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten verplicht te stellen voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of taken verrichten.

ARTIKEL 15

Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks of, indien zij dit verkiest, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoer te verkopen tegen betaling in de munt van dat grondgebied of, indien zij dit verkiest, in een vrij converteerbare munt van enig ander land. Een ieder is vrij zodanig vervoer te kopen tegen betaling in een munt die door die luchtvaartmaatschappij wordt aanvaard.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overmaken van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij op haar grondgebied.

Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen voor lopende betalingen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indient. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of baten door deze luchtvaartmaatschappij verkregen op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

Deze bepaling gaat niet in wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een zodanige vrijstelling voorziet.

ARTIKEL 16

Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van copies van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane diensttabellen.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij, zoveel van te voren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij copies verschaft van tarieven, dienstregelingen, inbegrepen iedere wijziging daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan geëist worden om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgt betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in- en ontschepping.

ARTIKEL 17

Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.

2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen van af de datum van ontvangst van een verzoek in die zin, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins overeenkomen.

ARTIKEL 18

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsrechters.

3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt :

Elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht.

Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen. De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt aangewezen, kan door elke der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naar gelang het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevinge het tweede en derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te komen.

Als een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft zodanige beslissing na te leven, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende Partij grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten van het Scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

ARTIKEL 19

Wijzigingen

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.

2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang.

Er kan overleg worden gepleegd overeenkomstig het eerste lid van dit artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.

3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

ARTIKEL 20

Opzegging

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 21

Registratie

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

ARTIKEL 22

Inwerkingtreding

Elke Contractsluitende Partij zal de andere Contractsluitende Partij via diplomatieke weg bevestigen dat de grondwettelijke of interne formaliteiten voor het inwerking doen treden van deze Overeenkomst volbracht zijn.

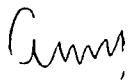
Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de datum van de laatste notificatie.

TEN BLIJKE WAARVAN DE ONDERGETEKENDEN, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN TE BRUSSEL, de 26 maart 1996, in twee exemplaren in de Franse, Nederlandse, Engelse en Wit-Russische taal.

Bij een geschil zal de voorkeur gegeven worden aan de Engelse versie.

VOOR DE REGERING VAN
DE KONINKRIJK BELGIE:


LELIJA DERYGKIN

VOOR DE REGERING VAN
HET REPUBLIEK WIT-RUSLAND:


B. CENKO

Bijlage

ROUTETABEL

1. Routes voor het Koninkrijk België

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Wit-Rusland	Verder gelegen punten
Punten in België	Punten naar keuze	Punten in Wit-Rusland	Punten naar keuze

2. Routes voor de Republiek Wit-Rusland

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in België	Verder gelegen punten
Punten in Wit-Rusland	Punten naar keuze	Punten in België	Punten naar keuze

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

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF
BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BELARUS
ON AIR TRANSPORT

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Belarus,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

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

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

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 Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;

b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;

c) the term "aeronautical authorities" means: in the case of Belgium, The Ministry of Communications and, in the case of the Republic of Belarus, the State Committee on Aviation or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

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 term "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;

f) the term "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

g) the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

h) the term "Change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;

i) the terms "aircraft equipment", "ground equipment", "aircraft stores", "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

j) the term "operator" means a person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

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

b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation to operate services

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, through diplomatic channels, to the other Contracting Party, an airline to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, through diplomatic channels to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

Article 4. Authorization to operate services

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party pursuant to Article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant without delay to the airline so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

Article 5. Revocation or suspension of operating authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorization or impose conditions, temporarily or permanently;

a) in the event of failure by such airline to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;

c) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

d) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

2. Unless immediate action is essential to prevent 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 in conformity with Article 17 of this Agreement.

Article 6. Application of laws and regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party;

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

Article 7. Certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes spec-

ified in the Annex, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

Article 8. Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or 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.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facil-

ities 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.

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

Article 9. User charges

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 and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airline using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

Article 10. Customs and Excise

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs charges, duties and other payments in respect of aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without 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, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:

a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;

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

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.

3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies 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 legislation or regulations.

4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs charges, duties and other payments.

5. 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.

Article 11. Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective territories on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable 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 meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territories of the Contracting Parties.

4. The designated airlines shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include i.a. the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules.

This shall likewise apply to later changes.

In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

Article 12. Change of gauge

The designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge in the territory of the other Contracting Party on the following conditions:

a) that the substitution is justified by reasons of economy of operation;

b) that the aircraft operating on the sector more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline shall operate only in connection with the aircraft on the nearer sector and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from or to be transferred into the latter, and the capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

c) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of aircraft is made, unless otherwise permitted by the Annex to this Agreement;

d) that in connection with any one aircraft flight into the territory of the other Contracting Party in which the change of aircraft is made, only one flight may be made out of that territory unless authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to operate more than one flight.

Article 13. Tariffs

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines.

2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines over all or part of the same route.

3. The tariffs shall be submitted to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 17 of this Agreement and endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 18 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement.

If within the period of ninety (90) days from the date of receipt of a notice of dissatisfaction, a new tariff cannot be established, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this article shall apply.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article or article 18 of this Agreement.

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 4 of article 18 of this Agreement.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.

Article 14. Staff requirements

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel, being nationals of the Contracting Parties or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such law and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.

4. To the extent permitted under national law, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties.

Article 15. Sales and revenues

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the

introduction of the request for transfer by the airline designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by that airline in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

This provision shall not have effect if a Treaty for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption shall be in force between the two Contracting Parties.

Article 16. Exchange of information

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airline to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorized service patterns.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

3. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation.

Article 17. Consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close cooperation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18. 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 endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic channels, of a request for arbitration from the other Contracting Party. These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days.

The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

Article 19. Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. If a multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 20. Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Registration

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

Article 22. Entry into force

Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party through the diplomatic channel of the completion of its constitutional or internal formalities required to bring this Agreement into effect.

The Agreement shall come into force on the first day of the month from the date of the last notification.

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

Done in duplicate at Brussels, on this 26th day of March 1996, in the French, Dutch, English and Belarusian languages.

In case of any dispute, the privilege will be given to the English version.

For the Government of the Kingdom of Belgium:

ERIK DERYCKE,
Minister of Foreign Affairs

For the Government of the Republic of Belarus:

VLADIMIR LEONOVITCH SYANKO,
Minister of Foreign Affairs

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate Points	Point in Belarus	Points beyond
Points in Belgium	Any	Points in Belarus	Any

2. Routes of the Republic of Belarus

Points of departure	Intermediate Points	Point in Belgium	Points beyond
Points in Belarus	Any	Points in Belgium	Any

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Contracting Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE BÉLARUS RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Bélarus,

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

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

Soucieux de garantir le meilleur niveau de sûreté et de sécurité dans le transport aérien international,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. 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 sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;

b) le terme "Accord" signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;

c) le terme "Autorités aéronautiques" signifie dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications et, dans le cas de la République de Bélarus, le Comité d'Etat de l'Aviation ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

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

e) le terme "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4 du présent Accord;

f) le terme "Services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;

g) le terme "Tarifs" signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y com-

pris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions pour le transport du courrier;

h) le terme "Rupture de charge" signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;

i) les termes "équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange" ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'annexe 9 de la Convention;

j) le terme "exploitant" signifie une personne, organisation ou entreprise exploitant un aéronef ou offrant à le faire.

Article 2. Octroi de droits

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante:

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

b) faire des escales non commerciales dans ledit territoire;

c) faire des escales dans ledit territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Rien dans le paragraphe 1 du présent article ne saurait être interprété comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou 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 pour l'exploitation des services

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, par la voie diplomatique à l'autre Partie Contractante, une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante a le droit de retirer par la voie diplomatique à l'autre Partie Contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et de désigner une autre.

Article 4. Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes aux termes de l'article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Dès réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

Article 5. Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation des services

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'article 4 du présent Accord à l'égard de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante:

a) si l'entreprise en cause ne peut prouver qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation du service aérien international;

b) si, dans l'exploitation des services, l'entreprise en cause enfreint les conditions énoncées dans le présent Accord;

c) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;

d) si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 17 du présent Accord.

Article 6. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie Contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante et par ses équipages et ses passagers ou en leur nom, et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise 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 internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que

dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

Article 7. 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 sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

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.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'article 17 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'article 5 du présent Accord.

Article 8. Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

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

3. Les Parties Contractantes se conforment 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, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

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 relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants 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 observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, 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.

7. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie.

L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'article 5 du présent Accord.

Article 9. Droits d'utilisation

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 et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre

Partie Contractante ne doivent pas être plus élevés que ceux qui sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.

2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et l'entreprise de transport aérien désignée qui utilise les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements.

Article 10. Droits de douane et d'accises

1. 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 droits d'accises et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les

provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre 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 désignée.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie Contractante accordant l'exemption, lorsqu'ils sont:

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante ou pour son compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie Contractante;

b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal des aéronefs et l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements 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 à la législation et aux règlements douaniers.

4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane, des droits d'accises et autres taxes.

5. 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.

Article 11. Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

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 raisonnable avec les besoins du public en ma-

tière 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, des marchandises et du courrier entre les territoires des Parties Contractantes.

4. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols. Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure. Dans des cas particuliers ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

Article 12. Rupture de charge

L'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes peut effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux conditions suivantes :

a) la substitution est justifiée pour des raisons de rentabilité ;

b) l'aéronef assurant le service sur la section la plus éloignée du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien assurera le service uniquement en correspondance avec l'aéronef desservant la section la plus proche et son horaire sera établi en conséquence; le premier arrivera au point de substitution pour prendre à bord du trafic transbordé du deuxième ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce dernier, et la capacité sera déterminée en tenant principalement compte de ce but;

c) l'entreprise de transport aérien ne peut se présenter au public par voie de publicité ou d'autres moyens, comme offrant un service à partir du point où s'effectue le changement d'aéronefs, à moins de stipulation contraire dans l'Annexe au présent Accord;

d) dans le cas de tout vol à destination du territoire de l'autre Partie Contractante où s'effectue le changement d'aéronefs, un seul vol est permis en provenance de ce territoire, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante n'autorisent plus d'un vol.

Article 13. Tarifs

1. Les Parties Contractantes admettront qu'un tarif sur une des routes spécifiées dans l'Annexe sera établi par une des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers et, s'il convient, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la même route.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes et reçus par elles au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques peuvent accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes n'ont pas exprimé leur désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, les tarifs seront considérés comme approuvés et entreront en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un désaccord a été exprimé conformément au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes tiendront des consultations conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne sont plus d'accord sur un tarif établi, elles doivent en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et les entreprises de transport aérien désignées doivent essayer, si nécessaire, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de l'avis de désaccord, un nouveau tarif ne peut être fixé les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliquent.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 18 du présent Accord.

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie Contractante ne l'ont approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de s'assurer que les tarifs imposés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et qu'ils ne font pas l'objet de rabais.

Article 14. Personnel

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

2. Au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par son propre personnel de la nationalité des Parties Contractantes ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

3. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante. En conformité avec ces lois et règlements, chaque Partie Contractante accordera, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

4. Dans la mesure où le permettent leurs lois nationales, les deux Parties Contractantes exempteront de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents analogues le personnel assurant certains services et fonctions temporaires.

Article 15. Ventes et recettes

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

Toute personne peut acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

2. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées par ladite entreprise sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que ladite entreprise tire, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services internationaux de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

Article 16. Echange d'information

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination, à travers

ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les ordres d'exemption, et les tableaux de services autorisés.

2. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, horaires, y compris les modifications y apportées, ainsi que toute information pertinente concernant l'exploitation des services convenus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information requise propre à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

3. Chaque Partie Contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

Article 17. Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Sauf entente contraire entre les deux Parties Contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

Article 18. Règlements des différends

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

2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit: chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre dans un délai supplémentaire de

soixante (60) jours. Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent article.

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie Contractante pourra appliquer l'article 5 du présent Accord.

5. Les frais d'arbitrage seront partagés à parts égales entre les Parties Contractantes.

Article 19. Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 20. Dénonciation

1. 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.

2. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord 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 21. Enregistrement

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

Article 22. Entrée en vigueur

Chaque Partie Contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles ou internes en vue de l'entrée en vigueur de cet Accord.

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit la date de la dernière notification.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Bruxelles, le 26 mars 1996, en langues française, néerlandaise, anglaise et biélorusse.

En cas de contestation, le texte anglais fera foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

ERIK DERYCKE

Pour le Gouvernement de la République de Biélorus:

VLADIMIR LEONOVITCH SYANKO

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes du Royaume de Belgique

Points au départ	Points intermédiaires	Point en Bélarus	Points au-delà
Points en Belgique	Points au choix	Points en Belarus	Points au choix

2. Routes de la République de Bélarus

Points au départ	Points intermédiaires	Point en Belgique	Points au-delà
Points en Bélarus	Points au choix	Points en Belgique	Points au choix

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