

ZBIERKA ZÁKONOV SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2003

Vyhlásené: 31.05.2003

Časová verzia predpisu účinná od: 31.05.2003

Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.

187

OZNÁMENIE

Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky

Ministerstvo zahraničných vecí Slovenskej republiky oznamuje, že 28. septembra 2000 bola v Bruseli podpísaná Dohoda medzi vládou Slovenskej republiky a vládou Belgického kráľovstva o leteckej doprave. Dohoda nadobudla platnosť 1. júna 2003 na základe článku 22. Dňom nadobudnutia platnosti tejto dohody sa skončí platnosť Dohody medzi vládou Československej socialistickej republiky a vládou Belgického kráľovstva o leteckej doprave podpísaná 12. marca 1957 v Bruseli vo vzťahu k leteckej doprave medzi Slovenskou republikou a Belgickým kráľovstvom.

**K oznámeniu č. 187
2003 Z. z.****DOHODA medzi vládou Slovenskej republiky a vládou Belgického kráľovstva o leteckej
doprave**

Vláda Slovenskej republiky a vláda Belgického kráľovstva (ďalej len „zmluvné strany“) ako zmluvné štáty Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve otvoreného na podpis 7. decembra 1944 v Chicagu, želajúc si uzavrieť dohodu ako doplnok k uvedenému Dohovoru s cieľom zriadenia leteckých dopravných služieb medzi územiaми svojich štátov a mimo nich, želajúc si dosiahnutie najvyššieho stupňa bezpečnosti a zabezpečenia ochrany v medzinárodnej leteckej doprave, dohodli sa takto:

Článok 1**Pojmy**

Na účely tejto dohody, ak v texte nie je uvedené inak,

- a) pojem „Dohovor“ znamená Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve otvorený na podpis 7. decembra 1944 v Chicagu vrátane všetkých dodatkov schválených podľa článku 90 Dohovoru a akékoľvek zmeny Dohovoru alebo dodatkov podľa článkov 90 a 94, ak boli tieto dodatky a zmeny prijaté obidvoma zmluvnými stranami,
- b) pojem „dohoda“ znamená túto dohodu, jej prílohu a akékoľvek zmeny tejto dohody alebo jej prílohy,
- c) pojem „vládne orgány civilného letectva“ vo vzťahu k Slovenskej republike znamená Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky - sekciu civilného letectva, a vo vzťahu k Belgicku znamená Ministerstvo spojov Belgického kráľovstva alebo v obidvoch prípadoch splnomocnený orgán alebo osobu splnomocnenú vykonávať funkcie vyplývajúce z právomoci uvedených orgánov,
- d) pojmy „územie“, „letecká dopravná služba“, „medzinárodná letecká dopravná služba“, „letecká spoločnosť“, „zastavenie nie na účely leteckej dopravnej služby“ majú význam uvedený v článkoch 2 a 96 Dohovoru,
- e) pojem „určená letecká spoločnosť“ znamená leteckú spoločnosť, ktorá bola určená a splnomocnená podľa článkov 3 a 4 tejto dohody,
- f) pojem „dohodnuté služby“ znamená pravidelné letecké dopravné služby na trasách určených v prílohe k tejto dohode, ktoré sú určené na prepravu cestujúcich, nákladu a pošty jednotlivo alebo v kombinácii,
- g) pojem „tarifa“ znamená cenu účtovanú za prepravu cestujúcich a tovaru a podmienky účtovania týchto cien vrátane cien a podmienok za sprostredkovateľské a iné doplnkové služby okrem podmienok a úhrad za prepravu pošty,
- h) pojem „zmena lietadla“ znamená prevádzku jednej z dohodnutých služieb určenou leteckou spoločnosťou takým spôsobom, že jednou časťou cesty letí lietadlo s odlišnou kapacitou, akú majú lietadlá používané na inej časti tejto cesty,
- i) pojem „zariadenie lietadla“, „pozemné zariadenie“, „zásoby lietadla“, „náhradné súčiastky“ majú význam uvedený v dodatku 9 Dohovoru.

Článok 2**Udelenie práv**

1. Každá zmluvná strana udelí druhej zmluvnej strane na vykonávanie medzinárodných leteckých dopravných služieb určenými leteckými spoločnosťami tieto práva:
 - a) právo prelietať bez pristátia ponad územie svojho štátu,
 - b) právo pristávať na území svojho štátu nie na účely leteckej dopravnej služby,
 - c) právo pristávať na území svojho štátu na účely nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich, naloženia alebo vyloženia nákladu a pošty pochádzajúcich z územia alebo určených na územie štátu druhej zmluvnej strany na trasách určených v prílohe k tejto dohode.

2. Žiadne z ustanovení odseku 1 tohto článku neopravňuje určenú leteckú spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany na území štátu druhej zmluvnej strany priberať cestujúcich, nakladať batožinu, náklad a poštu, ktoré sa prepravujú za úhradu alebo prenájom a sú určené pre iný bod na území štátu tejto druhej zmluvnej strany.
3. Letecké spoločnosti štátov zmluvných strán, ktoré neboli určené podľa článku 3 tejto dohody, majú práva uvedené v odseku 1 písm. a) a b) tohto článku.

Článok 3

Určenie leteckej spoločnosti

1. Každá zmluvná strana má právo určiť jednu leteckú spoločnosť alebo viac leteckých spoločností na poskytovanie dohodnutých služieb, a to oznámením diplomatickou cestou.
2. Každá zmluvná strana má právo odvolať určenú leteckú spoločnosť a určiť inú, a to oznámením diplomatickou cestou.

Článok 4

Udelenie prevádzkového povolenia

1. Po prijatí písomného oznámenia o určení podľa článku 3 tejto dohody jednou zo zmluvných strán vládne orgány civilného letectva druhej zmluvnej strany v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi udedia bezodkladne každej určenej leteckej spoločnosti príslušné prevádzkové povolenie na vykonávanie dohodnutých služieb, pre ktoré boli letecké spoločnosti určené.
2. Po prijatí prevádzkového povolenia môže určená letecká spoločnosť kedykoľvek začať poskytovať dohodnuté služby úplne alebo čiastočne pod podmienkou, že letecké spoločnosti dodržiavajú príslušné ustanovenia tejto dohody a že tarify boli určené v súlade s ustanoveniami článku 13 tejto dohody.

Článok 5

Zrušenie alebo pozastavenie platnosti prevádzkového povolenia

1. Vládne orgány civilného letectva každej zmluvnej strany majú právo neposkytnúť prevádzkové povolenie uvedené v článku 4 tejto dohody určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany, dočasne alebo trvalo zrušiť alebo pozastaviť udelené povolenie alebo uložiť podmienky, ak
 - a) určená letecká spoločnosť nespĺňa podmienky ustanovené zákonmi a inými právnymi predpismi, ktoré obvykle a odôvodnene tieto orgány vyžadujú pri vykonávaní medzinárodných leteckých dopravných služieb v súlade s Dohovorom,
 - b) určená letecká spoločnosť nezabezpečuje dohodnuté služby v súlade s podmienkami uvedenými v tejto dohode,
 - c) určená letecká spoločnosť nedodržiava vnútroštátne právne predpisy štátu tejto zmluvnej strany,
 - d) nie sú presvedčené o tom, že podstatná časť vlastníctva a efektívna kontrola leteckej spoločnosti prináležia zmluvnej strane, ktorá leteckú spoločnosť určila, alebo jej štátnym príslušníkom.
2. Právo uvedené v odseku 1 tohto článku sa uplatní až po konzultácii s vládnymi orgánmi civilného letectva druhej zmluvnej strany podľa článku 17 tejto dohody okrem prípadu, keď hrozí ďalšie porušenie uvedených vnútroštátnych právnych predpisov.

Článok 6

Uplatňovanie zákonov a iných právnych predpisov

1. Vnútroštátne právne predpisy jednej zmluvnej strany upravujúce prílet lietadiel v medzinárodných leteckých službách na svoje územie, pobyt na ňom alebo odlet z neho, alebo prevádzku a navigáciu týchto lietadiel platia aj pre lietadlá leteckej spoločnosti určenej druhou zmluvnou stranou pri prílete na toto územie, pobyte na ňom alebo odlete z neho.

2. Vnútroštátne právne predpisy jednej zmluvnej strany upravujúce vstup, colné vybavovanie, tranzit, prisťahovalectvo, cestovné doklady, clo, valuty, hygienické požiadavky a opatrenia platia pre posádky, cestujúcich, náklad a poštu lietadiel leteckej spoločnosti určenej druhou zmluvnou stranou, ktoré ich budú dodržiavať pri prilete, pobyte a odlete z územia štátu tejto zmluvnej strany. Ak prepravovaný cestujúci nespĺňa vnútroštátne právne predpisy upravujúce vstup na územie štátu druhej zmluvnej strany, letecká spoločnosť je povinná prepraviť ho späť na náklady tejto leteckej spoločnosti.
3. Žiadna zo zmluvných strán neuprednostní vlastnú ani inú leteckú spoločnosť pred leteckou spoločnosťou štátu druhej zmluvnej strany poskytujúcou podobné medzinárodné letecké dopravné služby pri používaní vnútroštátnych právnych predpisov jej štátu uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku ani pri využívaní letísk, letiskových dráh, služieb riadenia letovej prevádzky a súvisiacich zariadení pod jej kontrolou.
Cestujúci sa pri tranzite cez územie štátu jednej zo zmluvných strán podrobujú iba zjednodušenej kontrole.
3. Žiadna zo zmluvných strán neuprednostní vlastnú ani inú leteckú spoločnosť pred leteckou spoločnosťou štátu druhej zmluvnej strany poskytujúcou podobné medzinárodné letecké dopravné služby pri používaní vnútroštátnych právnych predpisov jej štátu uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku ani pri využívaní letísk, letiskových dráh, služieb riadenia letovej prevádzky a súvisiacich zariadení pod jej kontrolou.

Článok 7

Osvedčenia, licencie a bezpečnosť

1. Osvedčenia o spôsobilosti lietadla na lietanie, osvedčenia o kvalifikácii a licencie, ktoré vydala alebo vyhlásila za platné jedna zmluvná strana a ktoré sú naďalej v platnosti, uzná za platné aj druhá zmluvná strana na účely vykonávania dohodnutých služieb, ak boli tieto osvedčenia alebo licencie vydané alebo vyhlásené za platné za podmienok, ktoré možno požadovať na základe Dohovoru.
Každá zmluvná strana si vyhradzuje právo v prípade preletu nad územím svojho štátu odmietnuť uznať platnosť osvedčení o kvalifikácii a licencie, ktoré štátnym príslušníkom štátu prvej zmluvnej strany udelila druhá zmluvná strana.
2. Ak osvedčenia alebo licencie podľa odseku 1 tohto článku boli vydané alebo vyhlásené za platné podľa požiadaviek odlišných od noriem zakotvených v Dohovore a ak sa tento rozdiel uplatnil v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, vládne orgány civilného letectva druhej zmluvnej strany môžu požiadať o konzultácie podľa článku 17 tejto dohody, aby zistili, či sú tieto rozdielne požiadavky pre nich prijateľné.
Ak sa nedosiahne uspokojivá dohoda v otázkach bezpečnosti leteckej dopravy, postupuje sa podľa článku 5 tejto dohody.
3. Každá zmluvná strana môže kedykoľvek požiadať o konzultácie týkajúce sa bezpečnostných noriem vo vzťahu k posádke, lietadlu alebo prevádzke, ktoré prijala druhá zmluvná strana. Tieto konzultácie sa uskutočnia v lehote tridsiatich (30) dní odo dňa ich vyžiadania.
4. V prípade, že na základe takých konzultácií jedna zmluvná strana zistí, že v niektorej zo spomínaných oblastí druhá zmluvná strana nedodržiava a neuplatňuje účinne bezpečnostné normy, ktoré by zodpovedali aspoň minimálnym normám ustanoveným v Dohovore, prvá zmluvná strana oznámi tieto zistenia a potrebné opatrenia na splnenie minimálnych noriem druhej zmluvnej strane a vyzve ju na vykonanie nápravy. Ak druhá zmluvná strana neuskutoční vhodné opatrenia v lehote 15 dní alebo v dohodnutej lehote, postupuje sa podľa článku 5 tejto dohody (zrušenie, pozastavenie a zmeny prevádzkových povolení).
5. Zmluvné strany sa dohodli, že bez toho, aby bol týmto ustanovením dotknutý článok 33 Dohovoru, akékoľvek lietadlo leteckej spoločnosti alebo leteckých spoločností štátu jednej zmluvnej strany prepravujúce sa na územie alebo z územia štátu druhej zmluvnej strany môže byť počas pobytu na území štátu druhej zmluvnej strany podrobené kontrole zo strany jeho splnomocnených zástupcov, a to na palube a v okolí lietadla na účely preverenia dokumentov týkajúcich sa lietadla, posádky, stavu lietadla a jeho zariadenia (ďalej len „inšpekcia na ploche“), ak to nespôsobí neprimerané meškание.
6. Ak výsledkom takejto inšpekcie na ploche alebo série takýchto inšpekcií bude

- a) vážna obava, že lietadlo alebo jeho prevádzka nezodpovedajú minimálnym normám ustanoveným v Dohovore, alebo
- b) vážna obava, že sa účinne nedodržiavajú a nevykonávajú bezpečnostné normy ustanovené v Dohovore,
- zmluvná strana, ktorá vykonala inšpekciu na účely článku 33 Dohovoru, môže dospieť k záveru, že požiadavky, na základe ktorých osvedčenie alebo licencie tohto lietadla alebo jeho posádky boli vydané alebo vyhlásené za platné, alebo požiadavky, na základe ktorých je lietadlo v prevádzke, nezodpovedajú minimálnym normám ustanoveným v Dohovore ani ich nepresahujú.
7. Ak predstavitelia leteckej spoločnosti alebo leteckých spoločností štátu jednej zmluvnej strany odmietnu prístup na účely vykonania inšpekcie lietadla na ploche v súlade s odsekom 5 tohto článku, druhá zmluvná strana má právo prejavíť vážne obavy podľa odseku 6 a vyvodíť závery podľa tohto odseku.
8. Každá zmluvná strana si vyhradzuje právo pozastaviť alebo zmeniť prevádzkové povolenie leteckej spoločnosti alebo leteckých spoločností štátu druhej zmluvnej strany ihneď, ako prvá zmluvná strana dôjde k záveru, či už na základe inšpekcie na ploche, série inšpekcií na ploche, odmietnutia vstupu na inšpekciu na ploche, konzultácií alebo inak, že okamžité opatrenie je nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnosti prevádzky leteckej spoločnosti.
9. Akékoľvek opatrenie jednej zmluvnej strany podľa odseku 2 alebo podľa odseku 8 stráca platnosť v okamihu, keď dôvody tohto opatrenia pominú.

Článok 8

Zabezpečenie ochrany civilného letectva

1. Zmluvné strany znovu potvrdzujú, že v ich vzájomných vzťahoch záväzky na zabezpečenie ochrany civilného letectva proti činom nezákonného zasahovania predstavujú neoddeliteľnú časť tejto dohody.
2. Zmluvné strany si na požiadanie poskytnú navzájom všetku nevyhnutnú pomoc, aby zabránili protiprávnemu zmocneniu sa civilných lietadiel a iným nezákonným činom proti bezpečnosti cestujúcich, posádok, lietadiel, letísk a leteckých navigačných zariadení a akémukoľvek inému ohrozeniu bezpečnosti civilného letectva.
3. Zmluvné strany budú konať v súlade s ustanoveniami Dohovoru o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla podpísaného v Tokiu 14. septembra 1963, Dohovoru o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel podpísaného v Haagu 16. decembra 1970 a Dohovoru o potláčaní protiprávných činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva podpísaného v Montreale 23. septembra 1971.
4. Zmluvné strany budú konať v súlade s ustanoveniami o zabezpečení ochrany civilného letectva, ktoré prijala Medzinárodná organizácia civilného letectva ako dodatky k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, do tej miery, do akej sú tieto ustanovenia prijateľné pre zmluvné strany. Zmluvné strany budú vyžadovať, aby prevádzkovatelia lietadiel, ktorí sú u nich registrovaní, prevádzkovatelia, ktorých pôsobisko alebo trvalý pobyt sa nachádza na území ich štátov, a prevádzkovatelia letísk na území ich štátov, konali v súlade s takýmito ustanoveniami o zabezpečení ochrany civilného letectva.
5. Každá zmluvná strana súhlasí s tým, že bude dbať na dodržiavanie bezpečnostných ustanovení požadovaných druhou zmluvnou stranou pri prilete na územie štátu druhej zmluvnej strany a že uplatní vhodný postup pri kontrole cestujúcich, posádky, ich príručnej batožiny a nákladu pred vstupom na palubu alebo pred nakladaním. Každá zmluvná strana tiež s pochopením pristúpi k akejkoľvek požiadavke druhej zmluvnej strany na osobitné bezpečnostné opatrenia pre jej lietadlo alebo cestujúcich na zvládnutie konkrétnej hrozby.
6. Ak sa vyskytne prípad alebo hrozba nezákonného zmocnenia sa civilného lietadla alebo iný nezákonný čin proti bezpečnosti cestujúcich, posádok, lietadiel, letísk a leteckých navigačných zariadení, zmluvné strany si navzájom pomôžu uľahčením komunikácie a inými vhodnými opatreniami zameranými na rýchle a bezpečné skončenie takéhoto prípadu alebo na odstránenie hrozby.

7. Ak jedna zmluvná strana nedodrží ustanovenia o zabezpečení ochrany civilného letectva podľa tohto článku, vládne orgány civilného letectva druhej zmluvnej strany môžu požiadať o urýchlené konzultácie s vládnymi orgánmi civilného letectva tejto zmluvnej strany. Nedosiahnutie uspokojivej dohody v lehote tridsiatich (30) dní odo dňa doručenia žiadosti vládnym orgánom civilného letectva je dôvodom na uplatnenie opatrení podľa článku 5 tejto dohody.

Článok 9

Užívateľské poplatky

1. Poplatky vyberané na území štátu jednej zmluvnej strany od určených leteckých spoločností štátu druhej zmluvnej strany za použitie letísk a iných leteckých zariadení ich lietadlami nebudú vyššie ako poplatky, ktoré sa vyberajú od domácich leteckých spoločností štátu prvej zmluvnej strany poskytujúcich podobné medzinárodné letecké dopravné služby.
2. Každá zmluvná strana podporí konzultácie medzi svojimi príslušnými orgánmi a určenými leteckými spoločnosťami, ktoré používajú zariadenia a služby, a tam, kde je to účelné, prostredníctvom organizácií zastupujúcich letecké spoločnosti. Pri akejkoľvek navrhovanej zmene užívateľských poplatkov sa poskytne včasné oznámenie, aby mali zmluvné strany možnosť vyjadriť sa ešte pred uskutočnením týchto zmien.

Článok 10

Clá a dane

1. Každá zmluvná strana v najvyššej možnej miere v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi a na základe reciprocity oslobodí určené letecké spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany od dovozných obmedzení, cla, dane z pridanej hodnoty, spotrebných daní, inšpekčných poplatkov a ďalších vnútroštátnych, regionálnych alebo miestnych ciel a poplatkov za lietadlá, pohonné látky, mazacie oleje, spotrebné technické zásoby, náhradné dielce vrátane motorov, obvyklé palubné vybavenie, pozemné vybavenie, zásoby lietadla a iné položky určené na použitie alebo použité výlučne v súvislosti s prevádzkou alebo obsluhou lietadiel určených leteckých spoločností štátu druhej zmluvnej strany vykonávajúcich dohodnuté služby, ako aj za etikety, letecké účty, akékoľvek tlačené materiály, ktoré sú označené značkami spoločností, a bežné reklamné materiály, ktoré tieto určené letecké spoločnosti distribuujú bezplatne.
2. Oslobodenie zaručené týmto článkom sa vzťahuje na položky uvedené v odseku 1 tohto článku bez ohľadu na to, či sa takéto položky použijú úplne v rámci územia štátu zmluvnej strany poskytujúcej oslobodenie, ak sú
 - a) dovezené na územie štátu jednej zmluvnej strany určenou leteckou spoločnosťou alebo z poverenia určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany, ale nie sú scudzené na území štátu prvej zmluvnej strany,
 - b) ponechané na palube lietadla určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany pri prilete na územie alebo odlete z územia štátu druhej zmluvnej strany,
 - c) naložené na palubu lietadla určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany na území štátu druhej zmluvnej strany s úmyslom spotrebovať ich v rámci poskytovaných dohodnutých služieb.
3. Obvyklé palubné vybavenie, náhradné dielce, ako aj materiály a zásoby obvykle sa nachádzajúce na palube lietadla určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany môžu byť vyložené na území štátu druhej zmluvnej strany len so súhlasom colných orgánov daného štátu. V takom prípade môžu byť na určitý čas uskladnené pod ich dohľadom, kým sa opäť nevyvezú alebo kým sa s nimi inak nenaloží podľa colných predpisov.
4. Batožina a náklad prepravované v priamom tranzite sú oslobodené od cla, daní a iných platieb.
5. Oslobodenia podľa tohto článku sa vzťahujú aj na prípady, keď určená letecká spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany uzavrela zmluvu s ďalšou leteckou spoločnosťou, na ktorú sa tiež vzťahujú podobné oslobodenia zo strany druhej zmluvnej strany pre zapožičané alebo prevedené položky podľa odseku 1 tohto článku na území štátu druhej zmluvnej strany.

Článok 11

Kapacita

1. Určené letecké spoločnosti štátov oboch zmluvných strán vykonávajú dohodnuté služby medzi územiami a mimo územia štátov zmluvných strán na základe princípu spravodlivosti a rovnakej príležitosti.
2. Pri poskytovaní dohodnutých služieb letecké spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany zohľadňujú záujmy určených leteckých spoločností štátu druhej zmluvnej strany, aby neprímerane neovplyvnili služby, ktoré tieto spoločnosti poskytujú na tej istej trase alebo jej časti.
3. Dohodnuté služby, ktoré poskytujú určené letecké spoločnosti štátov zmluvných strán, úzko súvisia s požiadavkami verejnosti na prepravu na určených trasách a každá si ako prvotný cieľ vytyčuje pri dostatočnom činiteľi využitia zabezpečenie zodpovedajúcej kapacity tak, aby vyhovela súčasným a predpokladaným požiadavkám na prepravu cestujúcich, nákladu a pošty medzi územiami štátov zmluvných strán.
4. Určená letecká spoločnosť najneskôr 30 dní vopred požiada vládne orgány civilného letectva oboch zmluvných strán o schválenie letového poriadku. Tieto letové poriadky musia okrem iného obsahovať typ služby, lietadla, ktoré sa má použiť, frekvenciu a rozvrh letov. Tento postup platí aj pri akýchkoľvek zmenách letového poriadku. V osobitných prípadoch môže byť táto lehota skrátená so súhlasom príslušných vládnych orgánov.

Článok 12

Zmena lietadla a spoločné označovanie liniek

1. Určené letecké spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany môžu zmeniť lietadlo na území štátu druhej zmluvnej strany, ak
 - a) je zmena odôvodnená hospodárnosťou prevádzky,
 - b) lietadlo poskytujúce služby v sektore vzdialenejšom od územia zmluvnej strany, ktorá určila leteckú spoločnosť, bude prevádzkované iba v spojení s lietadlom z bližšieho sektora a bude takto rozvrhnuté; prvé lietadlo priletí k bodu zmeny na účely prepravy z alebo do druhého sektora a kapacita sa stanoví s prihliadnutím na tento účel,
 - c) letecká spoločnosť nebude vykonávať reklamu pri poskytovaní služby, ktorá sa začína v bode, kde sa uskutočňuje zmena lietadla, ak nie je v prílohe k tejto dohode uvedené inak,
 - d) pri lete lietadla na územie štátu druhej zmluvnej strany, na ktorom sa uskutoční zmena lietadla, lietadlo uskutoční iba jeden let z tohto územia, ak vládne orgány civilného letectva druhej zmluvnej strany nepovolajú vykonávanie viac ako jedného letu.
2. Každá určená letecká spoločnosť pri dodržaní ustanovenia odseku 1 tohto článku si môže pri výkone dohodnutých služieb dojednať spoločné označovanie liniek s leteckou spoločnosťou ktoréhokoľvek štátu pod podmienkou, že druhá letecká spoločnosť dodržiava určené trasy a prepravné pravidlá.

Článok 13

Tarifý

1. Zmluvné strany si vzájomne umožnia, aby tarify na trasách určených v prílohe k tejto dohode boli určené každou z určených leteckých spoločností, ak je to možné, po konzultácii medzi týmito leteckými spoločnosťami.
2. Tarifý pri vykonávaní dohodnutých služieb na územie a z územia štátu druhej zmluvnej strany sa určia na primeranej úrovni so zreteľom na všetky príslušné činitele vrátane nákladov na prevádzku, primeraný zisk, charakteristiky služby, záujmy užívateľov, a kde je to vhodné, na tarify iných leteckých spoločností na celej určenej trase alebo na časti určenej trasy.
3. Tarifý sa predložia na schválenie vládny orgánom civilného letectva oboch zmluvných strán najneskôr štyridsaťpäť (45) dní pred predpokladaným dátumom ich zavedenia; v niektorých prípadoch možno so súhlasom vládnych orgánov civilného letectva túto lehotu skrátiť.

4. Ak bol vyjadrený nesúhlas s navrhovanými tarifami podľa odseku 3 tohto článku, vládne orgány civilného letectva zmluvných strán sa dohodnú na konzultáciách v súlade s článkom 17 tejto dohody a vynosnažia sa určiť tarify vzájomnou dohodou.
 5. Ak sa vládne orgány civilného letectva nedohodnú na žiadnej tarife predloženej podľa odseku 3 tohto článku alebo na určení tarify podľa odseku 4 tohto článku, spor sa bude riešiť podľa ustanovení článku 18 tejto dohody.
 6. Ak vládne orgány civilného letectva jednej zmluvnej strany vyjadria nespokojnosť s určenými tarifami, oznámia to vládnym orgánom civilného letectva druhej zmluvnej strany a určené letecké spoločnosti sa vynosnažia dosiahnuť dohodu vo veci určenia taríf.
 7. Tarify určené podľa ustanovení tohto článku zostanú v platnosti dovtedy, kým sa neurčia nové tarify v súlade s ustanoveniami tohto článku alebo článku 18 tejto dohody.
 8. Žiadna z taríf nenadobudne platnosť, ak ju vládne orgány civilného letectva jednej zmluvnej strany neschvália, okrem ustanovenia článku 18 ods. 4 tejto dohody.
 9. Vládne orgány civilného letectva oboch zmluvných strán sa vynosnažia, aby určené a vybrané tarify zodpovedali nimi odsúhlaseným tarifám a neboli znižované.
- Ak vládne orgány civilného letectva jednej zmluvnej strany neoznámia vládnym orgánom civilného letectva druhej zmluvnej strany nesúhlas s navrhovanými tarifami v lehote tridsiatich (30) dní odo dňa ich predloženia na schválenie, tieto tarify sa považujú za schválené a nadobudnú platnosť v deň, ktorý je určený v návrhu taríf.
- Ak sa vládne orgány civilného letectva dohodnú na kratšej lehote na predloženie taríf, môžu sa tiež dohodnúť, že lehota, v ktorej možno oznámiť nesúhlas, bude kratšia ako tridsať (30) dní.

4. Ak bol vyjadrený nesúhlas s navrhovanými tarifami podľa odseku 3 tohto článku, vládne orgány civilného letectva zmluvných strán sa dohodnú na konzultáciách v súlade s článkom 17 tejto dohody a vynosnažia sa určiť tarify vzájomnou dohodou.
 5. Ak sa vládne orgány civilného letectva nedohodnú na žiadnej tarife predloženej podľa odseku 3 tohto článku alebo na určení tarify podľa odseku 4 tohto článku, spor sa bude riešiť podľa ustanovení článku 18 tejto dohody.
 6. Ak vládne orgány civilného letectva jednej zmluvnej strany vyjadria nespokojnosť s určenými tarifami, oznámia to vládnym orgánom civilného letectva druhej zmluvnej strany a určené letecké spoločnosti sa vynosnažia dosiahnuť dohodu vo veci určenia taríf.
 7. Tarify určené podľa ustanovení tohto článku zostanú v platnosti dovtedy, kým sa neurčia nové tarify v súlade s ustanoveniami tohto článku alebo článku 18 tejto dohody.
 8. Žiadna z taríf nenadobudne platnosť, ak ju vládne orgány civilného letectva jednej zmluvnej strany neschvália, okrem ustanovenia článku 18 ods. 4 tejto dohody.
 9. Vládne orgány civilného letectva oboch zmluvných strán sa vynosnažia, aby určené a vybrané tarify zodpovedali nimi odsúhlaseným tarifám a neboli znižované.
- Ak nie je nová tarifa určená v lehote deväťdesiatich (90) dní odo dňa doručenia oznámenia o nespokojnosti, uplatní sa postup podľa odsekov 4 a 5 tohto článku.
7. Tarify určené podľa ustanovení tohto článku zostanú v platnosti dovtedy, kým sa neurčia nové tarify v súlade s ustanoveniami tohto článku alebo článku 18 tejto dohody.
 8. Žiadna z taríf nenadobudne platnosť, ak ju vládne orgány civilného letectva jednej zmluvnej strany neschvália, okrem ustanovenia článku 18 ods. 4 tejto dohody.
 9. Vládne orgány civilného letectva oboch zmluvných strán sa vynosnažia, aby určené a vybrané tarify zodpovedali nimi odsúhlaseným tarifám a neboli znižované.

Článok 14

Personálne požiadavky

1. Určené letecké spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany môžu na princípe vzájomnosti ponechať na území štátu druhej zmluvnej strany svojich zástupcov a obchodný, prevádzkový a technický personál nevyhnutný na prevádzku dohodnutých služieb.
2. Určené letecké spoločnosti môžu podľa vlastného zváženia uspokojiť tieto personálne požiadavky buď ich vlastným personálom ktorejkoľvek národnosti, alebo môžu využiť služby

inej organizácie, spoločnosti alebo leteckej spoločnosti na území štátu druhej zmluvnej strany, ak sú oprávnené poskytovať takéto služby na území štátu druhej zmluvnej strany.

3. Zástupcovia a personál podliehajú vnútroštátnym právnym predpisom platným na území štátu druhej zmluvnej strany. V súlade s týmito vnútroštátnymi právnymi predpismi každá zmluvná strana na základe reciprocity urýchlene poskytne nevyhnutné pracovné povolenia, zamestnanecké víza alebo iné obdobné doklady zástupcom a personálu uvedenému v odseku 1 tohto článku.
4. Každá zmluvná strana v rozsahu povolenom vnútroštátnymi právnymi predpismi jej štátu môže upustiť od požiadaviek na pracovné povolenia a zamestnanecké víza alebo iné obdobné doklady pre personál, ktorý vykonáva len určité dočasné služby a povinnosti.

Článok 15

Predaj a príjmy

1. Každá určená letecká spoločnosť má právo predávať svoje prepravné služby na území štátu druhej zmluvnej strany priamo a podľa vlastného želania aj prostredníctvom jej zástupcov. Každá určená letecká spoločnosť má právo podľa vlastného želania predávať prepravné služby v mene platnej na príslušnom území štátu alebo vo voľne zameniteľných menách iných štátov. Každá osoba môže platiť za služby v mene, ktorá bola určená na predaj touto leteckou spoločnosťou.
2. Každá zmluvná strana zabezpečí určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany právo voľne previesť prebytok príjmov nad výdavkami, ktoré určená letecká spoločnosť získala na území jej štátu. Prevod sa uskutoční na základe oficiálnych výmenných kurzov pre súčasné platby, alebo v prípade, že tie nie sú, podľa prevládajúcich kurzov na devízových trhoch pre súčasné platby, ktoré platia v deň vyžiadania prevodu leteckou spoločnosťou určenou druhou zmluvnou stranou a nepodliehajú žiadnym poplatkom okrem poplatkov za služby, ktoré si účtujú banky za takéto prevody.
3. Každá zmluvná strana na princípe reciprocity oslobodí určené letecké spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany od daní z príjmov získaných týmito spoločnosťami na území štátu prvej zmluvnej strany, pochádzajúcich z vykonávania medzinárodných leteckých dopravných služieb, rovnako aj od akejkoľvek dane z obratu alebo kapitálu.

Uvedené ustanovenie neplatí, ak medzi zmluvnými stranami platí zmluva o zamedzení dvojakoého zdanenia, ktorá upravuje takéto oslobodenie.

Článok 16

Výmena informácií

1. Vládne orgány civilného letectva oboch zmluvných strán si čo najskôr vymenia informácie o platných prevádzkových povoleniach udelených nimi určeným leteckým spoločnostiam na vykonávanie prepravy na územie, cez územie alebo z územia štátu druhej zmluvnej strany. K týmto informáciám budú pripojené aj kópie platných osvedčení a prevádzkových povolení na výkon služieb na určených trasách, ako aj doplnky, nariadenia o výnimkách a vzory splnomocnení na vykonanie prepravy.
2. Každá zmluvná strana zabezpečí, aby určené letecké spoločnosti včas poskytli vládnym orgánom civilného letectva druhej zmluvnej strany kópie taríf a rozvrhov vrátane ich akýchkoľvek zmien a ďalšie relevantné informácie týkajúce sa vykonávania dohodnutých služieb vrátane informácií o kapacite poskytovanej na každej z určených trás a akékoľvek ďalšie informácie nevyhnutné na posúdenie vládnymi orgánmi civilného letectva druhej zmluvnej strany, či sú požiadavky tejto dohody splnené.
3. Každá zmluvná strana zabezpečí, aby ňou určené letecké spoločnosti poskytli vládnym orgánom civilného letectva druhej zmluvnej strany štatistické údaje vzťahujúce sa na premávku na určených trasách s uvedením východiskových a cieľových bodov.

Článok 17

Konzultácie

1. Na zabezpečenie úzkej spolupráce vo všetkých otázkach súvisiacich s používaním a vykonávaním ustanovení tejto dohody a jej prílohy sa budú priebežne konať konzultácie medzi vládnymi orgánmi civilného letectva zmluvných strán.
2. Ak sa zmluvné strany nedohodnú inak, konzultácie sa uskutočnia v lehote šesťdesiatich (60) dní odo dňa doručenia žiadosti vládnemu orgánu civilného letectva druhej zmluvnej strany o uskutočnenie konzultácií.

Článok 18

Riešenie sporov

1. Ak vznikne medzi zmluvnými stranami akýkoľvek spor týkajúci sa výkladu alebo vykonávania tejto dohody, zmluvné strany sa najprv vynasnažia urovnať spor rokovaním.
2. Ak sa spor neurovna dohodou, zmluvné strany sa môžu obrátiť na inú osobu alebo orgán, ktoré by mohli vec rozhodnúť, alebo každá zmluvná strana môže predložiť spor na rozhodnutie trojčlennému rozhodcovskému orgánu.
3. Rozhodcovský orgán sa ustanoví takto:
4. Zmluvné strany sa zaväzujú rešpektovať rozhodnutie alebo výrok vydaný podľa odsekov 2 a 3 tohto článku.
5. Náklady rozhodcovského konania budú obe zmluvné strany znášať rovnakým dielom. Každá zmluvná strana vymenuje jedného člena v lehote šesťdesiatich (60) dní odo dňa, keď jej bola diplomatickou cestou doručená žiadosť jednej zmluvnej strany o predloženie sporu rozhodcovskému orgánu druhej zmluvnej strane. Títo dvaja členovia na základe vzájomnej dohody vymenujú tretieho člena v lehote ďalších šesťdesiatich (60) dní. Tretí člen musí byť štátnym príslušníkom tretieho štátu, bude predsedáť rozhodcovskému orgánu a určí miesto rozhodcovského konania. Ak niektorá zo zmluvných strán nedodrží lehotu na vymenovanie člena alebo ak tretí člen nie je vymenovaný v určenej lehote, ktorákoľvek zo zmluvných strán môže požiadať prezidenta Medzinárodnej organizácie civilného letectva, aby vymenoval potrebných členov.
4. Zmluvné strany sa zaväzujú rešpektovať rozhodnutie alebo výrok vydaný podľa odsekov 2 a 3 tohto článku. Ak jedna zmluvná strana nedodrží takéto rozhodnutie, druhá zmluvná strana má právo uplatniť postup podľa článku 5 tejto dohody.
5. Náklady rozhodcovského konania budú obe zmluvné strany znášať rovnakým dielom.

Článok 19

Zmeny

1. Ak jedna zo zmluvných strán pokladá za potrebné zmeniť ktorékoľvek ustanovenie tejto dohody, môže požiadať druhú zmluvnú stranu o konzultácie. Tieto konzultácie sa uskutočnia medzi vládnymi orgánmi civilného letectva rokovaním alebo písomne v lehote šesťdesiatich (60) dní od prijatia požiadavky.
2. Ak pre obidve zmluvné strany nadobudne platnosť všeobecný mnohostranný dohovor o leteckej doprave, jeho ustanovenia budú rozhodujúce. Zmluvné strany môžu uskutočniť konzultácie podľa odseku 1 tohto článku na účely posúdenia, do akej miery sa mnohostranný dohovor vzťahuje na ustanovenia tejto dohody.
3. Akákoľvek zmena tejto dohody nadobudne platnosť dňom výmeny nôt, ktorými si zmluvné strany oznámia splnenie podmienok stanovených vnútroštátnymi právnymi predpismi.
4. Zmluvné strany súhlasia, aby sa prípadné zmeny plánu trás podľa prílohy k tejto dohode vykonali po vzájomnej dohode medzi vládnymi orgánmi civilného letectva úradnou cestou.

Článok 20

Registrácia

Táto dohoda a všetky jej zmeny budú registrované v Medzinárodnej organizácii civilného letectva.

Článok 21

Doba platnosti

1. Táto dohoda sa uzaviera na dobu neurčitú.
 2. Každá zmluvná strana môže dohodu kedykoľvek písomne vypovedať.
 3. Platnosť tejto dohody sa skončí po uplynutí jedného (1) roka od prijatia oznámenia o jej vypovedaní druhou zmluvnou stranou, ak oznámenie nie je odvolané na základe vzájomnej dohody pred uplynutím tejto lehoty.
Toto oznámenie bude súčasne odoslané Medzinárodnej organizácii civilného letectva.
 3. Platnosť tejto dohody sa skončí po uplynutí jedného (1) roka od prijatia oznámenia o jej vypovedaní druhou zmluvnou stranou, ak oznámenie nie je odvolané na základe vzájomnej dohody pred uplynutím tejto lehoty.
- Ak druhá zmluvná strana nepotvrdí príjem, oznámenie sa považuje za prijaté po uplynutí štrnástich (14) dní od prijatia oznámenia Medzinárodnou organizáciou civilného letectva.

Článok 22

Nadobudnutie platnosti

Táto dohoda podlieha schváleniu v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi oboch zmluvných strán. Platnosť nadobudne prvým dňom mesiaca nasledujúceho po dni doručenia neskoršej nóty oznamujúcej toto schválenie.

Dňom nadobudnutia platnosti tejto dohody sa skončí platnosť Dohody medzi vládou Československej socialistickej republiky a vládou Belgického kráľovstva o leteckej doprave, podpísanej 12. marca 1957 v Bruseli, vo vzťahu k leteckej doprave medzi Slovenskou republikou a Belgickým kráľovstvom.

Dané v Bruseli 28. septembra 2000 v dvoch pôvodných vyhotoveniach v anglickom jazyku.

Za vládu Slovenskej republiky:

Jozef Macejko v. r.

Za vládu Belgického kráľovstva:

Isabelle Durant v. r.

PRÍLOHA k Dohode medzi vládou Slovenskej republiky a vládou Belgického kráľovstva o leteckej doprave**PLÁN TRÁS****1. časť**

Letecké spoločnosti určené vládnyimi orgánmi civilného letectva Slovenskej republiky sú oprávnené poskytovať letecké dopravné služby na týchto určených trasách:

Body na území Slovenska	Medziľahlé body	Body na území Belgicka	Body za
ľubovoľné body	ľubovoľné body	ľubovoľné body	ľubovoľné body

2. časť

Letecké spoločnosti určené vládnyimi orgánmi civilného letectva Belgického kráľovstva sú oprávnené poskytovať letecké dopravné služby na týchto určených trasách:

Body na území Belgicka	Medziľahlé body	Body na území Slovenska	Body za
ľubovoľné body	ľubovoľné body	ľubovoľné body	ľubovoľné body

Akýkoľvek bod alebo body na dohodnutých trasách môžu byť vynechané určenými leteckými spoločnosťami štátov zmluvných strán alebo sa môžu používať v inom poradí pri niektorých alebo pri všetkých letoch s podmienkou, že bod odletu alebo príletu sa nachádza na území ich štátu.

K oznámeniu č. 187/2003 Z. z.

AGREEMENT
between the Government of the Slovak Republic
and the Government of the Kingdom of Belgium
on Air Transport

The Government of the Slovak Republic and the Government of the Kingdom of Belgium

(hereinafter referred to as the "Contracting Parties")

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, supplementary to the said Convention, 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 the Slovak Republic the Ministry of Transport, Post and Telecommunications - Department of Civil Aviation and, in the case of Belgium the Ministry of Communications 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.

Article 2
Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the respective designated airlines:

- a) to fly without landing across its territory;
- b) to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- c) to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail originating in or destined for the territory of the other Contracting Party.

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.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (1), subparagraph a) and b) of this Article.

Article 3

Designation to operate services

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, one or more airlines to operate the agreed services.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note 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 airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which those airlines have been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airlines may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airlines comply 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 of this Agreement with respect to the airlines 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 airlines to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;
- b) in the event of failure by such airlines to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;
- c) in the event of failure by such airlines 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 airlines 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 airlines 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 airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party. In case a carried passenger fails to comply with laws and regulations for enter into the country of the other Contracting Party the airline is obliged to transport him back on costs of this airline.

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control.

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, licences and safety

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 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.

3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

4. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement (revocation, suspension and variation of operating authorizations).

5. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

6. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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

7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated

by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

8. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

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 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 facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

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 of the receipt of the request by aeronautical authorities 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 airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on the airline(s) 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 airlines 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, to the fullest extent possible under its national law and on a basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, value added taxes, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on 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 airlines 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 those designated airlines.

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 airlines of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;
- b) retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
- c) taken on board aircraft of the designated airlines 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 normally retained on board the aircraft of the designated airlines 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 duties, taxes and other charges.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airlines 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 airlines of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective territories.

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same 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 and code-share

1. The designated airlines 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 airlines 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 airlines 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.

2. Notwithstanding the provision in paragraph 1 of this Article, in operating the agreed air services, each designated airlines may enter into code-share arrangements with an airline of any nationality provided the latter airline holds the appropriate route and traffic rights.

Article 13

Tariffs

1. The Contracting Parties shall allow that tariffs on 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 for approval by the aeronautical authorities of both 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 airlines of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their 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 airlines, be satisfied by their own personnel of any nationality 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 airlines 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 airlines 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 airlines of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by those airlines 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 apply if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption is in force between the 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 airlines 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 airlines 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 airlines 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 from the date of receipt, by aeronautical authorities of the other Contracting Party, of a request for consultations, 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 general 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 of this Agreement shall come into force when Contracting Parties have informed each other by exchange of notes of the completion of their respective constitutional requirements.

4. The Contracting Parties agree that the Route Schedule in the Annex can be modified after agreement

For the Government
of the Slovak Republic:

Jozef Macejko v. r.

between the aeronautical authorities through an administrative arrangement.

Article 20 Registration

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

Article 21 Termination

1. The validity of this Agreement is for an unlimited period.

2. 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.

3. 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 22 Entry into force

Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party through diplomatic channel of the completion of its constitutional 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.

Upon entry into force this Agreement shall replace the Air Transport Agreement between the Czechoslovak Republic and the Kingdom of Belgium from the 12th day of March 1957 signed at Brussels, regarding the air transport relations between the Slovak Republic and the Kingdom of Belgium.

Done in duplicate at Brussels on this day of 28th september 2000 in the English language.

For the Government
of the Kingdom of Belgium:

Isabelle Durant v. r.

A N N E X**to the Air Transport Agreement between the Government of the Slovak Republic
and the Government of the Kingdom of Belgium**

ROUTE SCHEDULE

1. Section

The airlines designated by the Aeronautical Authorities of the Slovak Republic are entitled to operate air services on these specified routes:

Points in Slovakia	Intermediate Points	Points in Belgium	Points Beyond
Any	Any	Any	Any

2. Section

The airlines designated by the Aeronautical Authorities of the Kingdom of Belgium are entitled to operate air services on these specified routes:

Points in Belgium	Intermediate Points	Points in Slovakia	Points Beyond
Any	Any	Any	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.

