

No. 34244

**NETHERLANDS
and
CROATIA**

**Agreement for air services (with annex). Signed at Zagreb on
30 April 1996**

Authentic text: English.

Registered by the Netherlands on 18 December 1997.

**PAYS-BAS
et
CROATIE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Zagreb le 30 avril 1996**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par les Pays-Bas le 18 décembre 1997.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF CROATIA FOR AIR SERVICES

The Kingdom of the Netherlands and the Republic of Croatia, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

a) the term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

b) the term “aeronautical authorities” means:
for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Watermanagement;
for the Republic of Croatia the Minister of Maritime Affairs, Transport and Communications;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) the terms “agreed service” and “specified route” mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

¹ Came into force provisionally on 30 May 1996, the thirtieth day following the date of signature, and definitively on 1 December 1996 by notification, in accordance with article 22.

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

g) the term “stores” means articles of the readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h) the term “Agreement” means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) the term “tariff” means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

j) the term “change of aircraft” means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector.

k) the term “Computer Reservation System” (CRS) means a computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

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 transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

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

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory to the other Contracting Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designate airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 5 of this Agreement.

Article 4

Revocation and Suspension of Authorization

1. The Contracting Parties shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

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

c) 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 or in both;

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

Article 5

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the setting of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly, or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

Article 6

Commercial Activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

- a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;
- b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel 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.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

Article 7

Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

Article 8

Timetable

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

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 9

Taxes, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board that aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft 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 Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 10

Double Taxation

1. Income and profits from the participation in the international air transportation covered by this Agreement shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

5. If an agreement between the Contracting Parties on avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion on income and on capital envisages procedures different from those referred to in paragraphs 1–4 of this Article, the provisions of the agreement on avoidance of double taxation on income or capital shall be applicable.

Article 11

Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

Article 12

Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the

other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 13

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

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

Article 14

Aviation Security

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 17 of this Agreement.

4. 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 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³ and its amendment in the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988,⁴ insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 15

Computer Reservation System

1. The Contracting Parties agree that:

- a) the interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;
- b) a designated airline of a Contracting Party and the airline's agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS in the territory of the other Contracting Party;
- c) in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EU shall prevail in the territory of the Netherlands, whereas in the territory of Croatia the ECAC CRS Code of Conduct shall be applicable.

2. Each Contracting Party guarantees to the CRS chosen as its primary system by the designated airline of the other Contracting Party free and unimpaired access in its territory. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline, such as with respect to:

- a) the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

b) the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

Article 16

Consultation and Amendment

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to amend the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed.

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any amendment to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any amendment of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

Article 17

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. If and as long as either Contracting Party or designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under

paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

5. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 18

Denunciation

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

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

Article 19

Registration with ICAO

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

Article 20

Applicability of Multilateral Treaties

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

2. If a multilateral treaty concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the relevant provisions of that treaty shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

Article 21

Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

Article 22

Entry into Force

The present Agreement shall be provisionally applied from the thirtieth day following the date of its signature and shall come into force on the first day of the second month following the date of the last notifica-

tion in which either Contracting Party has informed the other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Zagreb on 30 April 1996, in the English language.

For the Kingdom
of the Netherlands:
HANS VAN MIERLO

For the Republic
of Croatia:
M. GRANIC

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM
OF THE NETHERLANDS AND THE REPUBLIC OF CROATIA

ROUTE SCHEDULE

1. The designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:
all points in Croatia – intermediate points – all points in Croatia – points beyond and vice versa.
2. The designated airline of the Republic of Croatia shall be entitled to operate air services on the routes specified hereunder:
all points in Croatia – intermediate points – all points in the Netherlands – points beyond and vice versa.

Notes:

1. Any or all of the points on the specified routes may, at the option of each designated airline, be omitted on any or all of the flights.
 2. The designated airline of either Contracting Party shall be allowed to operate on the routes specified in the abovementioned Route Schedule, up to a daily frequency with any type of aircraft, in any configuration.
 3. The designated airline of either Contracting Party shall have the right to exercise full fifth freedom rights on all intermediate and beyond points in its respective route schedule within Europe or outside Europe subject to agreement between the two designated airlines.
 4. A designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements (including but not limited to codesharing) with another airline.
 5. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.
-

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Royaume des Pays-Bas et la République de Croatie, dénommés ci-après « les Parties contractantes »,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désireux de contribuer au développement de l'Aviation civile internationale,

Désireux de conclure un accord aux fins de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

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

a) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même, conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont applicables dans le cas des deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne :

Pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux,

Pour la République de Croatie, le Ministre des affaires maritimes, des transports et des communications,

ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer des fonctions qui relèvent actuellement desdites autorités;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme « territoire », s'agissant d'un Etat, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 30 mai 1996, le trentième jour après la date de la signature, et à titre définitif le 1^{er} décembre 1996 par notification, conformément à l'article 22.

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

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

f) Les expressions « service convenu » et « route indiquée » s'entendent respectivement d'un service aérien international visé à l'article 2 du présent Accord et de la route indiquée à l'Annexe au présent Accord;

g) Le terme « provisions » s'entend des articles prêts à la consommation, destinés à l'usage ou à la vente sur l'aéronef en cours de vol, ainsi que des fournitures requises par le commissaire de bord;

h) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de l'Annexe établie aux fins de son application et de tout amendement qui leur serait apporté;

i) Le terme « tarif » s'entend des sommes payées ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne physique ou morale pour le transport aérien de passagers, de leurs bagages et de marchandises, à l'exclusion du courrier, ainsi que :

I. Des conditions de l'établissement et de l'application d'un tarif, et

II Du coût des services auxiliaires offerts au cours du transport par les entreprises de transport aérien, et des conditions de leur prestation;

j) L'expression « changement d'aéronef » s'entend de l'exploitation d'un des services convenus par une entreprise désignée de façon qu'un ou plusieurs secteurs de la route soient desservis par un aéronef différent en capacité de ceux utilisés pour un autre secteur.

k) L'expression « système de réservation par ordinateur » (SRO) s'entend d'un système informatisé contenant des informations sur les horaires des entreprises de transport aérien, la disponibilité des places, les tarifs et les services connexes, au moyen duquel des réservations peuvent être faites et/ou des billets peuvent être émis et qui rend certaines ou l'ensemble de ces possibilités accessibles aux agents de voyages.

Article 2

OCTROI DES DROITS

1. Sauf disposition contraire précisée dans l'Annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux de transport par l'entreprise désignée de ladite autre Partie :

a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir;

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

c) Le droit d'y faire escale au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée pour y embarquer ou débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou simultanément.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET OCTROI DES AUTORISATIONS

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter des services aériens sur les routes désignées à l'Annexe et de remplacer une entreprise désignée par une autre.

2. Au reçu de ladite désignation, chaque Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation nécessaires à l'entreprise ainsi désignée par l'autre Partie contractante.

3. Au reçu de l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut, à tout moment, entreprendre l'exploitation totale ou partielle des services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord et que les tarifs pour ces services aient été établis conformément aux dispositions de l'article 5 du présent Accord.

Article 4

ANNULATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante les autorisations prévues à l'article 3, de les annuler ou de les suspendre, ou encore d'imposer des conditions :

a) Lorsque ladite entreprise ne fournit pas aux autorités aéronautiques de la première Partie contractante la preuve qu'elle remplit les conditions requises par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement en vertu de la Convention;

b) Lorsque ladite entreprise ne respecte pas les lois et règlements de la première Partie contractante;

c) Lorsqu'elles n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie ou par les deux;

d) Lorsque l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, il ne sera fait usage des droits énoncés au paragraphe 1 du présent article qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations débiteront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 5

TARIFS

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes appliquent pour le transport entre leurs territoires sont soumis à

l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties et fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous éléments pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs appliqués par d'autres entreprises sur l'ensemble ou sur une partie de la route indiquée.

2. Les entreprises désignées fixent d'un commun accord les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article en ayant recours, dans la mesure du possible, à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Lorsque cela n'est pas possible, les tarifs sont établis à l'amiable par les entreprises désignées. Dans tous les cas, ils doivent être soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être déposés auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date envisagée de leur entrée en vigueur, sauf dans les cas spéciaux où lesdites autorités consentent à un délai plus court.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément; ou bien, si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a fait opposition dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article, ces tarifs sont réputés agréés.

Si le délai prescrit pour le dépôt des tarifs est écourté comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir d'abrèger en conséquence le délai de notification d'un éventuel désaccord.

5. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent pas se mettre d'accord sur un tarif conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, durant le délai à respecter conformément au paragraphe 4 du présent article, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité son opposition au tarif établi conformément aux dispositions dudit paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer un tarif à l'amiable.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article, ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 5 du même article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

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

8. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer des tarifs différents de ceux agréés conformément aux dispositions du présent article.

Article 6

EXPLOITATION COMMERCIALE

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante est autorisée :

a) A établir sur le territoire de l'autre Partie des bureaux en vue d'y promouvoir le transport aérien, d'y vendre des billets d'avion et d'assurer toutes les autres prestations nécessaires pour l'exploitation du transport aérien;

b) A vendre sur ce même territoire, soit directement soit à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, des prestations de transport aérien.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie les personnels de direction, commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel peuvent être satisfaits en faisant appel, au gré de l'entreprise, soit à ses propres effectifs, soit aux services de toute autre organisation, société ou entreprise exploitant des transports aériens sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisées à y déployer les services en question.

4. Les activités décrites ci-dessus sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

Article 7

CONCURRENCE LOYALE

1. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services de transport aérien international visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toutes formes de discrimination ou pratiques concurrentielles déloyales susceptibles de nuire à la compétitivité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

Article 8

HORAIRES

1. L'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quarante-cinq (45) jours avant la mise en exploitation de ses services, leurs horaires, leurs fréquences, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que la structure et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. L'entreprise désignée peut soumettre des demandes d'autorisation de vols supplémentaires directement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour approbation.

Article 9

TAXES, DOUANES ET REDEVANCES

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et de lubrifiant, les provisions de bord y compris les vivres, les boissons et le tabac, et tout le matériel publicitaire se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes analogues, locaux ou nationaux, à l'arrivée

sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. En ce qui concerne l'équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et de lubrifiant et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise désignée et destinés à être utilisés uniquement à bord de ces aéronefs pour l'exploitation des services internationaux, sont exonérés de taxes et de redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection appliqués sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être utilisés au cours du survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord.

Les autorités concernées peuvent exiger que les articles mentionnés ci-dessus soient gardés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane qui auraient été déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les fournitures de carburant et de lubrifiant et les provisions transportés à bord des aéronefs de l'une ou l'autre Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ladite Partie, qui peuvent exiger que ces matériels soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur cession effectuées conformément aux règlements douaniers.

Article 10

DOUBLE IMPOSITION

1. Les recettes et les bénéfices résultant de la participation aux services de transport aérien visés par le présent Accord ne sont imposables que dans l'Etat dans lequel est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

2. Les bénéfices résultant de l'aliénation d'aéronefs qui sont exploités en trafic international sont uniquement imposables dans l'Etat où l'entreprise a son siège effectif.

3. Le capital que représentent les aéronefs exploités en trafic international ainsi que les effets mobiliers se rapportant à l'exploitation desdits aéronefs ne sont imposables que dans l'Etat où l'entreprise a son siège effectif.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux recettes et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, à une coentreprise ou à un organisme international d'exploitation.

5. Si un accord conclu entre les Parties contractantes en ce qui concerne la suppression de la double imposition et la prévention de l'évasion fiscale en matière de revenus et de capitaux prévoit des procédures différentes de celles visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article, les dispositions dudit accord sont applicables.

Article 11

TRANSFERT DE FONDS

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes soit directement soit par l'entremise d'un agent en quelque monnaie que ce soit.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont libres de transférer du territoire de la vente vers leur territoire national toute différence réalisée sur le territoire de la vente entre leurs recettes et leurs dépenses. Dans ces transferts nets entrent le produit de la vente, directe ou par l'entremise d'agents, de services de transport aérien ou de services complémentaires ou accessoires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux sur les recettes déposées en banque dans l'attente du transfert.

Article 12

APPLICATION DES LOIS, RÈGLEMENTS ET FORMALITÉS

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante, régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés aux services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs s'appliquent également aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie du territoire, ainsi que pendant leur présence sur celui-ci.

2. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou d'autres documents de voyage agréés, d'entrée, de dédouanement, de douane et de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et durant le séjour sur ce territoire.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre des actes de violence ou la piraterie aérienne. Les bagages et les marchandises en transit sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances imposés aux activités de l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services de navigation aérienne sur le territoire de l'autre Partie contractante ne sont pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise assurant des services similaires.

5. Aucune Partie contractante n'accorde la préférence à une autre entreprise de transport aérien que celle désignée par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et similaires, ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services du trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

Article 13

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services aériens convenus sur les routes indiquées, à condition que ces certificats, brevets ou permis aient été délivrés ou validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables les brevets d'aptitude et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante pour le survol de son territoire.

Article 14

SÉCURITÉ

1. Les Parties contractantes conviennent de se prêter mutuellement l'assistance nécessaire en cas de besoin en vue de prévenir la capture illicite d'aéronefs ou tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des aéronefs, aéroports et installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chaque Partie contractante accepte de respecter les mesures de sécurité non discriminatoires et généralement admises, prescrites par l'autre Partie contractante à l'entrée sur son territoire, ainsi que de prendre les dispositions appropriées pour le contrôle des passagers et de leurs bagages à main. Par ailleurs, elle accueillera avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante et visant à la prise de mesures spéciales de sécurité pour assurer la protection de ses aéronefs et passagers contre une menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions appropriées relatives à la sécurité aérienne, prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante peut déposer une demande de consultations avec ladite Partie. A moins que les Parties n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il pourra y avoir lieu d'appliquer l'article 17 du présent Accord.

4. 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 1963¹, aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, et des modifications apportées à ladite Convention par le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale,

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

signée à Montréal le 24 février 1988¹, pour autant qu'elles soient toutes deux parties à ces conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef ou de tout autre comportement illicite dirigé contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications destinées à mettre fin rapidement et sans danger à l'incident ou à ladite menace.

Article 15

SYSTÈME DE RÉSERVATION PAR ORDINATEUR

1. Les Parties contractantes conviennent que :

a) L'intérêt des consommateurs de produits de transport aérien sera protégé contre toute utilisation abusive de ces renseignements, y compris contre toute présentation fallacieuse;

b) L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et ses agents auront un accès illimité et non discriminatoire au système SRO et à son utilisation sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) A cet égard, le Code de conduite SRO adopté par l'Union européenne prévaudra sur le territoire des Pays-Bas, et le Code de conduite SRO du CLAC sera applicable sur le territoire de la République de Croatie.

2. Chaque Partie contractante garantit au SRO choisi comme son système principal par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante un accès libre et illimité sur son territoire. Aucune des deux Parties contractantes n'impose ou ne permet que soient imposées au SRO de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des obligations plus rigoureuses que celles imposées au SRO de sa propre entreprise de transport aérien désignée s'agissant, par exemple,

a) De l'exploitation et de la vente des services SRO, y compris les règles en matière d'affichage et de mise en forme du SRO; et

b) De l'accès aux moyens de communication et de leur utilisation, du choix et de l'utilisation du matériel et des logiciels techniques, ou de l'installation du matériel.

Article 16

CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent régulièrement en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Lesdites consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1589, p. 479.

Ces consultations peuvent avoir lieu soit face à face, soit par correspondance.

3. Toute modification au présent Accord décidée par les Parties contractantes entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se sont informées par écrit de l'achèvement de leurs formalités respectives et exigées par la Constitution nationale.

4. Toute modification apportée à l'Annexe au présent Accord fait l'objet d'une entente confirmée par écrit entre les autorités aéronautiques et entre en vigueur à une date fixée par lesdites autorités.

Article 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, dont un est nommé par chacune des Parties contractantes et le troisième fait l'objet d'une concertation entre les deux arbitres ainsi choisis, à condition que le troisième arbitre en question ne soit pas un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante. Chacune de celles-ci désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une ou l'autre Partie contractante d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai de soixante (60) jours, ou si le troisième arbitre n'est pas accepté dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié par l'une ou l'autre des Parties contractantes de désigner un arbitre ou des arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise dans le cadre du paragraphe 2 du présent article.

4. Si une des Parties contractantes ou une des entreprises de transport aérien désignées ne se conforme pas à la décision prise conformément au paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut, jusqu'à ce que la première Partie contractante se conforme à ladite décision, limiter, suspendre ou annuler tout droit ou privilège qu'elle a accordé à la Partie contractante défaillante en vertu du présent Accord.

5. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre qu'elle a désigné. Chaque Partie contractante prend à sa charge la moitié des autres frais du tribunal arbitral.

Article 18

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante par écrit et par la voie diplomatique sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est transmise simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

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

Article 20

APPLICABILITÉ DES ACCORDS MULTILATÉRAUX

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. En cas d'entrée en vigueur d'un traité multilatéral, reconnu par les deux Parties contractantes, concernant un des points qui font l'objet du présent Accord, les dispositions dudit traité ont préséance sur les dispositions correspondantes du présent Accord.

Article 21

APPLICABILITÉ

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'à son territoire européen.

Article 22

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord sera provisoirement appliqué à compter du trentième jour qui suit la date de sa signature et entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées pour la dernière fois par écrit l'achèvement des formalités constitutionnelles nécessaires dans leurs pays respectifs.

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

FAIT en double exemplaire à Zagreb, le 30 avril 1996, en langue anglaise.

Pour le Royaume
des Pays-Bas :

HANS VAN MIERLO

Pour la République
de Croatie :

M. GRANIC

ANNEXE À L'ACCORD CONCLU ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS
ET LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

ROUTES

1. L'entreprise de transport aérien désignée du Royaume des Pays-Bas est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-après :

Tous les points aux Pays-Bas - points intermédiaires - tous les points en Croatie - points au-delà - et vice versa.

2. L'entreprise de transport aérien de la République de Croatie est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes indiquées ci-après :

Tous les points en Croatie - points intermédiaires - tous les points aux Pays-Bas - points au-delà - et vice versa.

Notes :

1. Un point ou tous les points sur les routes indiquées peuvent, au gré de chaque entreprise de transport aérien désignée, être supprimés sur un vol quelconque ou sur tous les vols.

2. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante est autorisée à exploiter des vols sur les routes mentionnées ci-dessus à concurrence d'une fréquence quotidienne déterminée, sans restriction quant au type d'aéronefs de toutes configurations.

3. Si les deux entreprises de transport aérien désignées en conviennent, l'entreprise de transport aérien de chacune des Parties contractantes a le droit d'exercer sans restriction les droits de trafic de cinquième liberté entre tous les points intermédiaires et au-delà sur sa route propre à l'intérieur et à l'extérieur du territoire de l'Europe.

4. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser son propre matériel ainsi que, sous réserve des réglementations nationales, du matériel pris en leasing et exercer des activités dans le cadre d'accords commerciaux (y compris, mais non exclusivement, le partage de codes) avec une autre entreprise de transport aérien.

5. Une entreprise de transport aérien désignée peut utiliser des numéros de vol différents ou identiques pour les secteurs de ses modifications d'activités aéronautiques.